Cena 20 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU

Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

PAŹDZIERNIK 1947
ROK II NR 7

Od dyrektora P. C. W. M.

Tegoroczna akcja letnia PCWM skończona. Parę tysięcy młodych entuzjastów miało okazję drogą bezpośrednich przeżyć, po przez trud i niewygody zetknąć się z morzem i dostąpić szczęścia (lub nieszczęścia) pierwszego wtajemniczenia.

Sezon letni PCWM dostarczył krajowi nowych „chłopców morza". Tych prawdziwych, męskich, wytrwałych — dążących uparcie do celu i tych, którzy od „najmłodszych lat" marząc o morzu, nie znajdują w sobie dość sił fizycznych lub duchowych — gdy ich „marzenie" się spełni — aby z uśmiechem pokonać trudy kursów pracy morskiej.

Tegoroczna akcja letnia PCWM otworzyła wielu chłopcom oczy na sprawy morskie. Kursy pracy morskiej spełniły swoje zadanie zarówno w stosunku do tych, którzy są z nich zadowoleni — jak i do tych — którzy są zawiedzeni. Kursy te, jako próba sił — wydały ocenę taką, na jaką kto zasłużył. O kursach tych będą „chłopcy z PCWM" mówili w swoim otoczeniu, w rodzinie, szkole, organizacji. Będą mówili o nich tak, jak je odczuli na własnej skórze. Jedni będą je wspominali jako okres wielkiego przeżycia, inni jako okres rozczarowania.

To nie jest złe. Tak być powinno, tak być musi.

Teraz na progu okresu przygotowawczego do akcji 1948 r. należy jasno i dokładnie zdać sobie sprawę z tego, czego chce PCWM dokonać przez kursy pracy morskiej. Oszczędzi to wielu nieporozumień.

Kursy pracy morskiej nie są przeznaczone tylko dla tych, którzy chcą się poświęcić pracy bezpośrednio związanej z morzem. Na kursach tych nie mogą być jedynie ci, którzy kandydując do szkół morskich czy szkół PCWM uważają je tylko jako „ucho igielne" przez które trzeba przejść.

Rola jaką mają te kursy spełnić jest o wiele donioślejsza, niż tylko sama selekcja do zawodów morskich.

Mówimy, że Anglia, Norwegia czy Szwecja są państwami morskimi. Nie znaczy to wcale, że każdy Anglik, Norweg lub Szwed jest marynarzem. Ale z całą pewnością możemy powiedzieć, że znaczny procent Anglików, Norwegów czy Szwedów zna morze i rozumie jego znaczenie dla swojego państwa. Dla znacznej ilości obywateli tych państw „pojęcia morskie" nie są obce, co sprawia że w sprawach morskich wiele osób może rzeczowo mówić, pisać, decydować.

W naszych warunkach rzeczą niezmiernej wagi jest wytworzenie odpowiedniego klimatu dla działalności morskiej. Każdy obywatel, obeznany ze sprawami morskimi, niezależnie od tego, jaki zawód wykonuje, wzmacnia fundament, na którym buduje się morską gospodarkę Państwa.

Użyłem słowa „gospodarka morska". Można pomyśleć, że termin ten jest tu użyty niewłaściwie. Tak nie jest. Kursy pracy morskiej — w przeciwieństwie do innych form bezpośredniego zetknięcia się z morzem — jak np. wczasy morskie — mają za zadanie nastawić młodzież, a poprzez nią dorosłych, pozytywnie — a nie „entuzjastycznie" do problemu morskiego. Czas największy zerwać z tradycyjną polską „postawą morską" ,ignorancją i powierzchownym, krótkotrwałym entuzjazmem. Świadomą, czynną postawę do spraw morskich, opartą na poznaniu warunków pracy ludzi morza i zrozumieniu doniosłych skutków tej pracy — chce PCWM wyrobić w jak najliczniejszych szeregach młodzieży.

Wychowanie morskie — to jeden z najważniejszych problemów budującej się morskiej gospodarki polskiej. Rola jego w obecnej rzeczywistości jest tak wielka, że Państwo powołało do życia PCWM — aby właśnie ono wytworzyło przyszły nowy, prawdziwie demokratyczny aktyw morski.

I to jest główne zadanie PCWM.

Wy — chłopcy z PCWM — macie być tymi aktywistami morskimi. Waszą rolą i obowiązkiem jest szerzenie w kołach Ligi Morskiej, czy też młodzieżowych organizacjach demokratycznych — a więc na całym zapleczu — rzetelnego zrozumienia spraw morskich.

Macie mówić o wysiłkach robotnika stoczniowego czy portowego, o trudach połowów morskich, o twardej pracy marynarza. Próbowaliście przecież sami, jak to „smakuje".

Tylko część t. zw. „kursantów" trafia do szkół morskich czy szkół PCWM. Nie znaczy to wcale, że dla reszty, która tak chciała pracować dla morza — droga zamknięta. Przeciwnie. W myśl tego, co powiedziałem wyżej — ta „reszta" powinna zasilić świeżym, zdrowym elementem szeregi Ligi Morskiej, powinna uaktywnić „prądy morskie" w swej organizacji, powinna z wytrwałością i pełną świadomością wagi tej pracy przyczyniać się do stwarzania morskiego zaplecza.

Jest to zadanie bardzo ważne i bardzo trudne. Chcemy Wam je ułatwić. W sezonie letnim 1948 r. PCWM urządzi kurs przodowników wychowania morskiego dla tych, którzy będąc aktywnymi członkami Ligi Morskiej, czy organizacji demokratycznych, wykażąsię „morskim promieniowaniem" na otoczenie*).

A więc do pracy — morskiej, choć nieraz daleko od morza.

Dyrektor P. C. W. M.

*) Szczegóły na stronie 133 bieżącego numeru „Żeglarza".

Z CYKLU: JAK TO BYŁO W P.C.W.M.

Szczecin

Jak miły, ale krótki sen — wspominam swój pobyt w Szczecinie. Ośrodek czynny był zaledwie dwa miesiące — a jednak jakże wiele wywiozłem z niego wspomnień. W każdej chwili z łatwością widzę liczne fragmenty z tamtych dni. Jak barwny film przewijają się przez wyobraźnię:

Oto budynek Ośrodka. Niewielki, ciasny raczej niż za obszerny — lecz miły i przytulny. Z okien widok na odległą o kilkadziesiąt metrów Odrę. Z sąsiedniego nabrzeża dzień i noc dochodzą odgłosy przeładunku: stukot przetaczanych wagonów, sapanie parowozów, monotonny pomruk dźwigów i szum spadającego do ładowni węgla. Długi szereg statków - parowców, motorowców i ślicznych skandynawskich szkunerów — czeka na ładunek.

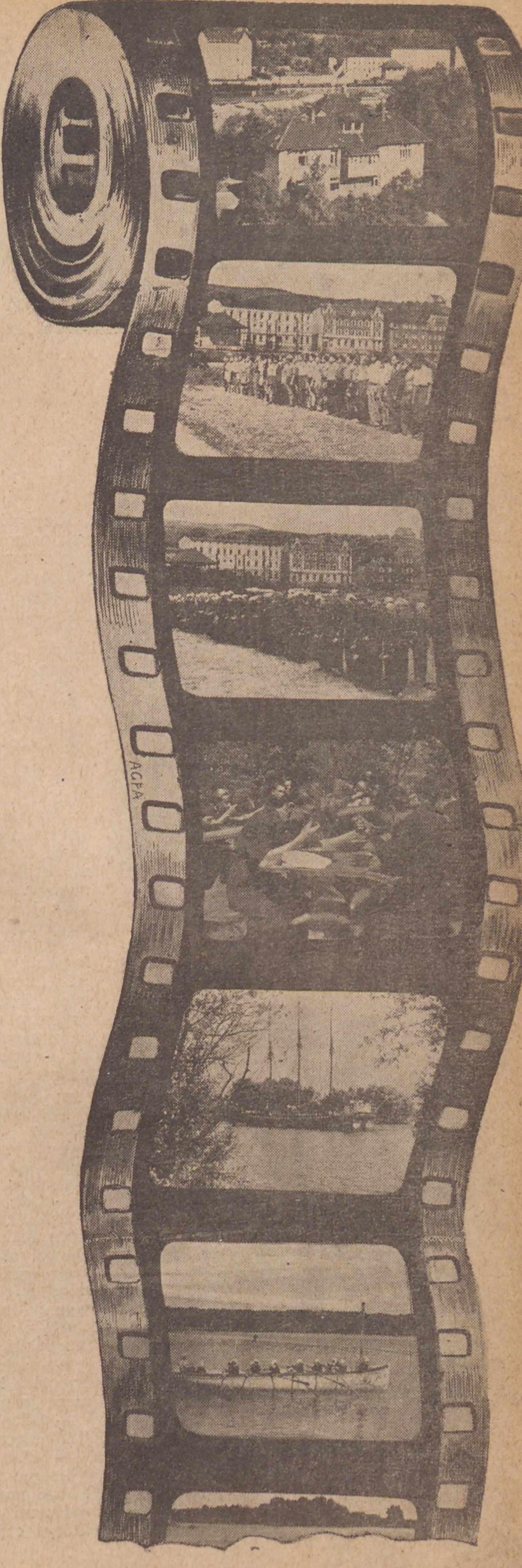
Właśnie do Ośrodka przyjechał nowy turnus. Pierwsza zbiórka pełna jest ciekawości i podniecenia: Jak to będzie? Czy da się radę? — Ej, kolego — da się napewno — nie święci garnki lepią!

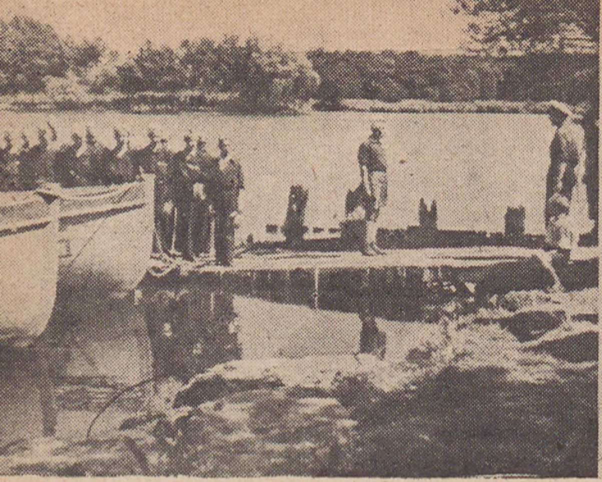
Zniknęła pstrokacizna i różnorodność prywatnych ubrań. Skryły ją granatowe, robocze drelichy. Białe (niestety, nie zawsze czyste) furażerki — dodają fasonu i animuszu. Ale i na tej jeszcze zbiórce nastrój jest pełen oczekiwania: Dziś idziemy po raz pierwszy do pracy: grupa I i III — do przeładunku węgla na nabrzeżu „Huk", grupa II — do pracy w warsztatach portowych, IV — na stocznię „Bałtyk", a V pozostanie w Ośrodku, jako służbowa. Oj, jak to będzie?

Jakżeż wspaniale smakuje obiad po zatrymowaniu dwóch luków na dużym parowcu! Z jakim apetytem „wcina" się kotlet — po obiciu z rdzy całej burty holownika. Praca nie taka straszna. Dobrze jest!

Już po obiedzie. Chodźmy nad Odrę, popatrzymy! Od nabrzeża odbił właśnie trzymasztowy szwedzki szkuner po brzegi załadowany węglem. Pomyślnych wiatrów!... A kiedy na nas przyjdzie kolej — by ruszyć w świat?

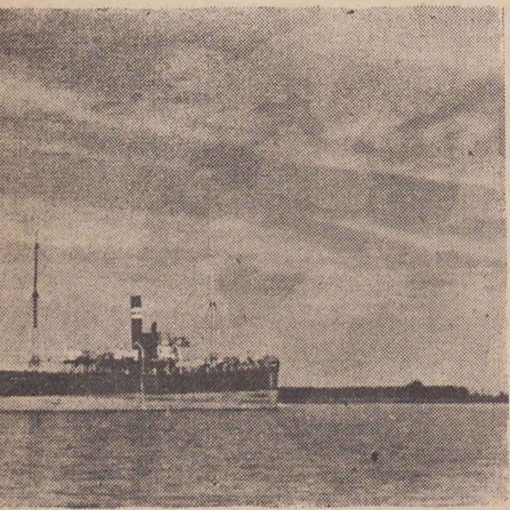
Oj, kiepsko idą początki wiosłowania! Jest to raczej „pędzlowanie", jak powiada sternik. Wiosła są takie długie, ciężkie i jakże łatwo krzyżują się i plączą! Łapy bolą, czyżby odciski? Ach, żeby już wreszcie złapać ten rytm konieczny i harmonię w ruchach — wtedy już napewno wiosłowanie będzie poprawne i sternik przestanie gderać!





... Przyszedł Komendant, przyjął raport od instruktora...

... Mijamy z lewej potężny kompleks huty w Stołczynie...



... Mijają nas statki zdążające do Szczecina...

... Coraz częściej odpoczywamy...

WYPRAWA

Przy wieczornym apelu odczytano nam w rozkazie, że nazajutrz odpływamy szalupami do Dziwnej. Nie było końca radości, zbliżała się przecież najbardziej ciekawa i emocjonująca część kursu: trzydniowa podróż po przez Odrę i Zalew Szczeciński aż nad otwarte morze.

Niedziela od rana pełna była gorączkowych przygotowań: dzieliliśmy się na załogi, pakowaliśmy nasze manatki i nosiliśmy je wraz ze sprzętem i żywnością do szalup. Koło południa wszystko już było klar.

Ustawiliśmy się w pięknym dwuszeregu na pomoście przystani, gadając z wielkim zapałem i zerkając niecierpliwie ku obojętnym, drzemiącym na grubych cumach, szalupom. Przyszedł Komendant, przyjął raport od instruktora i palnął nam pożegnalną mówkę. Szczęście, że krótką.

Po chwili siedzimy już w szalupach. Wyniośle a pogardliwie spoglądamy na kilkunastu gapiących się z ubocza uczestników następnego, świeżo przybyłego do Ośrodka turnusu:

— Żółtodzioby, psiakość! Zobaczycie jeszcze — poznacie co to znaczy choćby uczciwa trymerka!—

Rozlega się wreszcie upragniona komenda:

— Odbij!

Wyłazimy ze skóry, żeby to odbijanie odbyło się jaknajbardziej fachowo, ale pomimo naszych szczerych wysiłków i energicznych pokrzykiwań sterników — manewr wypada blado.

Ale oto i jesteśmy szczęśliwie na otwartym nurcie rzeki. Porządkujemy szyki. — Nasza szalupa jest trzecia z kolei za nami płynie jeszcze jedna.

— Wiosła!

To sternik zbiera nas do galopu!

— Obie naprzód!... Wiosłuj!

Równo i miarowo zaczynają pracować nasze ręce i tułowia. Ale coś nam nie wychodzi — coraz to któryś coś poplącze gubiąc rytm, krzyżując lub topiąc wiosło. Więc sternik ratuje sytuację i pokrzykuje śpiewnie tempa:

— Raz!... Dwaaaa... trzy! Raz!... Dwaaaa... trzy! —

Tak idzie lepiej. Utrzymujemy jednakowy dystans pomiędzy szalupami i staramy się nadać naszej „karawanie" więcej fasonu. Zaczynamy zwolna „połykać" kilometry a raczej — mile morskie (!).

Słońce przygrzewa solidnie, więc ściągamy rychło drelichy i koszule. Pot występuje na czoła i plecy, zaczynają pobolewać ręce. Ale sternicy nieubłaganie pokrzykują w kółko swoje:

— Raz!... Dwaaaa... trzy! Raz!... Dwaaaa... trzy!.

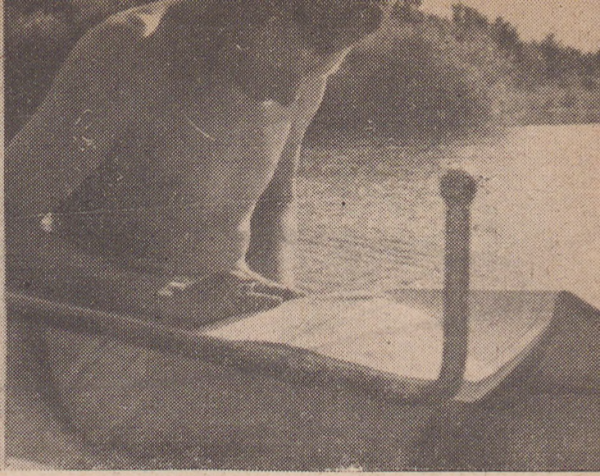
Mijamy z lewej potężny kompleks huty w Stołczynie. Kominy dymią pracowicie, z Wielkiego Pieca gęstymi kłębami wali biała para, a na nabrzeżu ciemnieją wysokie usypiska przywiezionej morzem ze Szwecji — rudy.

Wspomnieniem minionej wojny tchną liczne wraki, rozsiane tu i ówdzie na rzece, zaczajone złośliwie tuż pod powierzchnią wody, lub dźwigające się w górę pogiętym pordzewiałym żelastwem swych kadłubów i nadbudówek.

Wypływamy na Zalew. Imponujące rozlewisko na prawo — to jezioro Dąbskie. Sam Zalew nie wiele się w tym miejscu różni od rzeki — tyle, że szerszy znacznie i bardziej niespokojny. Szlak wodny wyznaczają solidne, na sztucznych wysepkach pobudowane wieżyczki — kaszyce. Walimy śmiało naprzód prawą stroną farwateru. Mijają nas statki zdążające do Szczecina: szwedzkie, duńskie, radzieckie, polskie. Załogi przyglądają się nam ciekawie.

Coraz częściej odpoczywamy, skróciwszy wiosła. Mięśnie bolą porządnie, niektórzy mają odciski na dłoniach. Sternik pociesza, że jak tylko wiatr się zmieni na pomyślniejszy — to szalupa Kierownika wyprawy, zaopatrzona w maszty i żagle — weźmie nas na hol i powędrujemy z luksusem aż miło!

... Lądujemy przy blasku ogniska...



... i coś tam pilnie studiował na mapie...

SZALUPOWA

Niestety, wiatr się nie tylko nie zmienia, ale ucicha z kretesem. Nic innego nie pozostaje jak znowu brać się za ciężkie (oj, ciężkie!) wiosła!

— Dwaaaa... trzy!... Dwaaaa... trzy!... Z krzyża!... Z krzyża!

Zapada ciemna bezgwiezdna noc. Późnym wieczorem przybywamy do pierwszego etapu podróży — do Trzebieży, osiedla rybackiego położonego w miejscu gdzie wąska dotychczas kicha Zalewu rozlewa się potężnie a płytko. Lądujemy przy blasku ogniska rozpalonego przez załogę pierwszej, wcześniej nieco przybyłej szalupy. Na prędce spitraszona kolacja smakuje niczym uczta lukullusowa. Prócz wachty przy szalupach, bractwo śpi jak zarżnięte w zajętym na punkt noclegowy budynku.

W poniedziałek od samego rana nastrój panuje nieomal podniosły: wieje dostatecznie silny, pomyślny wiatr i drugi etap — przeskok przez Zalew do Wolina zapowiada się niegroźnie. Pozatym śniadanie — pierwsza klasa. Humory są fantastyczne i nic ich nie jest zdolne przyćmić nawet wiadomość, że dalej wyruszamy dopiero po obiedzie a na razie dla przypomnienia — maleńkie ćwiczenia w wiosłowaniu!

Popływaliśmy grzecznie do jedenastej i przyznać trzeba bezstronnie, że szło już nam znakomicie — równo, składnie i bez pomocy sternikowych pokrzykiwań. Resztę czasu spędziliśmy na zwiedzaniu miejscowości. Wszyscy się gdzieś porozłazili, tylko Kierownik wyprawy został z wachtowymi przy szalupach i coś pilnie studiował na mapie. Może jakąś krótszą drogę?

Po obiedzie ruszamy dalej. Trochę nas kiwa na krótkiej złośliwej fali (jeden w naszej szalupie nawet rybki chwilami karmił), ale jazda jest wspaniała: grzeczny wiaterek dmucha w żagle pierwszej szalupy, a my za nią na holu tylko szusamy pośród piany. Bractwo siedzi roznegliżowane i przypieka się na słońcu. Zaraz za Trzebieżą opuszczamy wytyczony kaszycami szlak żeglowny i puszczamy się w prawo, na przełaj — prosto na niewidoczny w dali Wolin. Pod wieczór jesteśmy już na miejscu. Nocujemy w prawobrzeżnym przedmieściu Wolina — Recławiu, w wynajętym przez PCWM budynku.

Choć słonko się często — gęsto za chmury kryje, a wiatr wieje przeciwny, trzeci etap naszej wikingowskiej podróży przebywamy w dobrej formie. Nie męczymy się już tak przy wiosłowaniu jak pierwszego dnia. Złapaliśmy „smykałkę"!

Płyniemy równo, spokojnie pośród niewysokich zalesionych brzegów i obserwujemy krajobrazy. Trasa wiedzie korytem Dziwnej, cieśniny a raczej rzeki stanowiącej wschodnie ujście Zalewu Szczecińskiego do morza. Ani się obejrzeliśmy, jak na prawym brzegu majaczyć poczyna potężna wieża kościoła w Kamieniu. Nasza wyprawa zbliża się ku końcowi — do Ośrodka zaledwie parę kilometrów. Przecinamy obszerne Jezioro Kamieńskie, przeprawiamy się pod niskim prowizorycznym mostem, mijamy z fasonem liczne wille i domki uzdrowiska i już... Szalupa za szalupą skręca w prawo do niedużej, malowniczej zatoczki. — To przystań dziwneńskiego ośrodka PCWM. Kilka szalup i jachtów drzemie na spokojnej niczym nie zmąconej tafli. Na brzegu wyciągnięty na powitanie dwuszereg białych furażerek. — To stary turnus ten, który jutro powróci tą samą trasą do Szczecina, by stamtąd rozjechać się do domów. Przyjmują nas z honorami.

— Chłopaki! Wiosłować starannie! — rozlega się podniecony szept po szalupach.

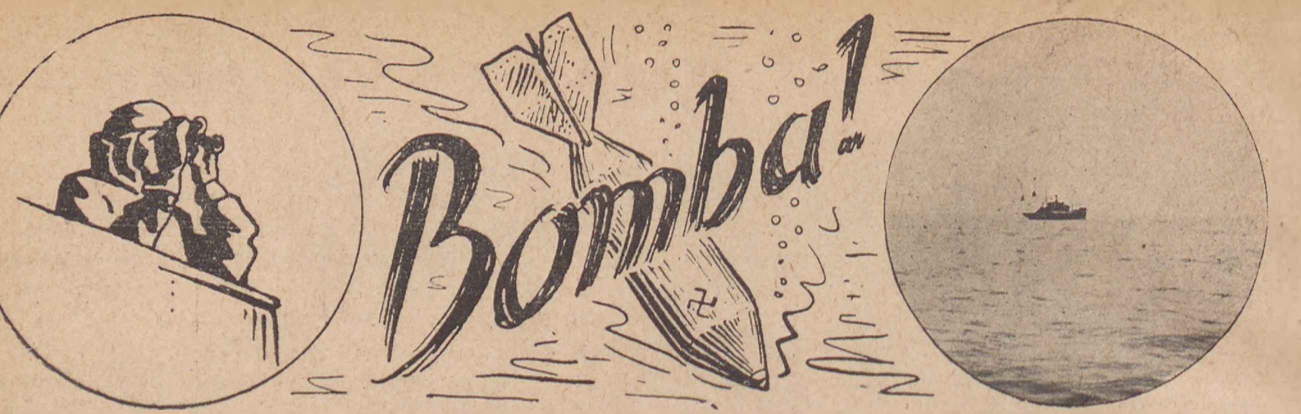
Cieszymy się i martwimy jednocześnie — wyprawa skończona! Otwiera się przed nami nowa, niezapisana jeszcze kartka przeżyć: tydzień pobytu w Dziwnej.

Przybijamy do brzegu.

JAROSŁAW KRÓLIKIEWICZ
uczestnik kursów pracy morskiej w ośrodkach Szczecinie i Dziwnej.

... Płyniemy równo, spokojnie pośród niewysokich, zalesionych brzegów...

... Przybijamy do brzegu.



Nie wiodło się w tym rejsie załodze „Neptuna". Już trzeci dzień połowu miał się ku końcowi, a w luku było zaledwie 15 ton dorsza. Przy najlepszej pogodzie, w drugiej połowie sierpnia — a jednak nie szło: To deski zaryły się głęboko w muł, to sieć trafiła na wrak. Załoga, nie mając pracy przy czyszczeniu ryb gnuśniała, klnąc swe niepowodzenia.

— Kodent za burtę!

Za chwilę otwór sieci przytrzymywany jest na relingu. „Neptun" z małym żaglem na bezanmaszcie dryfuje od sieci. Coraz trudniej utrzymać pływaki przyszyte do górnej likliny.

Pada rozkaz — Let go!

Statek zatacza półkole. Piszczą przeraźliwie hamulce windy. Pod wpływem tarcia z windy sączy się smrodliwy dymek tlącego się drzewa. Jeszcze kilka chwil i sieć szoruje po dnie, zagarniając swoje ofiary — nieruchliwe dorsze.

...Za chwilę wyciągnięta za skrzydła leży poziomo na relingu... (str. 133).

Załoga i uczniowie Szkoły Rybaków Dalekomorskich, po uprzątnięciu kilku koszy ryb z poprzedniego holu, rozpraszają się po pokładzie w poszukiwaniu dogodnego miejsca na ucięcie drzemki. Szybko mijają dwie godziny na śnie i marzeniach.

Za chwilę wybieranie sieci!

Znów jakąś niespodziankę szykuje głębia: winda co chwila zamiera w bezruchu, to znów zaczyna się obracać w przeciwnym kierunku. Coś ciężko idzie!

Wreszcie deski znalazły się na pokładzie. Oczywiście całe unurzane w mule. -Teraz wszyscy zbierają się przy prawej burcie, wyczekując niecierpliwie rezultatów. Nie brak nawet drobnego, niepokaźnego „mistrza gastronomicznej ceremonii". To jego pierwszy rejs na traulerze rybackim. Z luku maszynowni wyłania się głowa w narciarce i z przylepionym na dolnej wardze niedopałkiem. To drugi mechanik. Zaciekawiło go, co za diabeł spowodował przegrzanie się już i tak zmęczonego życiem motoru windy.

Sieć wyciągana powoli rękami znajduje się wreszcie na burcie. Kodentu, z zawartością ciągle nie widać z wody. Coraz ciężej wybierać. Pokazują się już zbite masy ryb w sieci.

— Ale co tak trzyma? — pyta niecierpliwy uczeń „Sambo" — jeśli jest tyle ryb, powinien sam wyskoczyć!

— Napewno mamy w worze bombę, tak jak było na ostatnim rejsie — podtrzymuje rozmowę „doświadczony rybak" zwany „Królikiem", oczywiście również uczeń.

Starym rybakom nie pora gadać! Zatroskane oblicza zdradzają ludzi, którzy przeżyli już wiele lat na morzu, i wiedzą jakie figle lubi płatać przypadek.

— Jest bomba! Patrzcie, tu! — rozkrzyczał się nagle „entuzjasta" „Królik".

Istotnie, oblepiona masą srebrnoszarych ryb siedzi sobie ogromna, niemiecka bomba lotnicza w środku wora.

Co teraz robić?

Uciąć część sieci z rybami i bombą, to kolosalna strata. Setki tysięcy złotych kosztuje nowa sieć traulerowa. Wyciągać na pokład, to olbrzymie ryzyko wybuchu, który zgładzi „Neptuna" i załogę z powierzchni morza.

Ta bomba napewno była przeznaczona dla jakiegoś alianckiego statku przemykającego się

(dokończenie na str. 133).

ROZMOWA O POWSTANIU MÓRZ

— Powiedz mi, CZYM JEST MORZE?

— Bardzo chętnie. Zastanawiałem się nad tym i sam znalazłem określenie. Morze — to masa wody rozlana w łączących się ze sobą zagłębieniach skorupy ziemskiej. Jedną granicą morza jest dno, drugą, górną — powierzchnia, trzecią — brzeg.

— JAK MORZE POWSTAŁO?

— Kiedyś ziemia była rozgrzaną bryłą materii. Z czasem zaczęła stygnąć i pokrywać się twardą skorupą skał. Póki temperatura tej skorupy i otaczającej ją warstwy powietrza nie spadła poniżej 100° — woda w postaci pary otaczała ziemię kolosalną powłoką gorących, gęstych obłoków.

Dalsze stygnięcie skorupy ziemskiej i atmosfery spowodowało skroplenie się pary wodnej, która spadła pod postacią deszczu na całą ziemię, ale spływając zgromadziła się przede wszystkim w zagłębieniach jej nierównej powierzchni.

— Jednym słowem był to gorący prysznic. Świetna okazja do kąpieli dla prapradziadków.

— Nie żartuj. Ludzi oczywiście wtedy nie było na ziemi. Żadne słowo istniejące w naszym języku nie nadaje się na określenie tego zjawiska. Masy gorącej wody waliły się na ziemię, rozbijały i rozpłukiwały skalistą skorupę, przesiąkały wgłąb i w potężnych strumieniach rwały ku dolinom. Wiem, że lubisz dokładne dane, więc Ci powiem, ile to wody spadło wtedy na ziemię...

— No, no, nie myśl, że Ci uwierzę. Skąd to możesz wiedzieć?

— Oblicz razem ze mną. Oczywiście spadło tyle wody, ile jest teraz we wszystkich morzach. Skoro zaś wiem, że powierzchnia mórz na świecie wynosi 361 milionów klm², a przeciętna, średnia głębokość 3,8 km, to przez pomnożenie znajdę objętość wody morskiej — 1.372 milionów km³. Poza tym pewne ilości wody znajdują się w strumieniach, rzekach, jeziorach, w glebie, oraz jako para — w powietrzu.

— A DLACZEGO WODA MORSKA JEST SŁONA?

— Minerał zwany solą wchodzi w skład skorupy ziemskiej. Już ten pierwotny gorący potop rozpuścił duże ilości soli, a od tego czasu przez miliony lat woda z opadów (deszcz — śnieg), przeciekająca przez glebę i spływająca potem w postaci strumieni i rzek do morza — wypłukuje i niesie nieustannie drobne ilości soli, które tu się gromadzą. Przeciętnie w każdym litrze wody morskiej jest 35 gramów soli co objętościowo wynosi około 17 cm³ (1,7%), bo ciężar właściwy soli równa się 2,1.

Znając objętość wszystkich mórz obliczysz łatwo objętość soli w morzach. 1,7% od 1.372 milionów równa się 23 milionów km³. Gdyby tę ilość soli rozłożyć równomiernie na całej powierzchni ziemskiej, wynoszącej 510 milionów km², to sól pokryłaby świat warstwą grubości 0,045 km, czyli 45 metrów.

— CZY MORZA ZMIENIAJĄ SWE POŁOŻENIE?

— W dziejach ziemi dokonywało się wielokrotne przemieszczanie mórz na skutek podnoszenia i zapadania wielkich obszarów skorupy ziemskiej oraz przesuwania się masywów lądowych. Nieraz w głębi lądu lub na grzbietach gór odkrywa się ślady dawnego dna morskiego. Z pośród trzech oceanów tylko Spokojny zalegał zawsze te same obszary.

— JAKA JEST PRZESZŁOŚĆ BAŁTYKU?

— Polska była parokrotnie dnem morskim, podczas gdy Bałtyk zmieniał się w ląd. Ostatnio nastąpił zalew nie morza, a lodowca, który spłynął ze Skandynawii, wypełniając obecny Bałtyk i posuwając się aż pod Karpaty. Topniejący i cofający się lodowiec utworzył w miejscu Bałtyku jezioro, które przy dalszym cofaniu się lodów połączyło się na zachodzie z morzem Północnym, a na północy z morzem Arktycznym, zalewając obszary południowej Szwecji i Finlandii, wgniecione wgłąb ziemi pod naciskiem lodów. Gdy z czasem obie te krainy podniosły się wyżej — Bałtyk stał się znowu jeziorem. W końcowym etapie pod wpływem dalszego podnoszenia się granitowej płyty szwedzko-fińskiej na północy i podnoszenia poziomu wód przerwał lądowy pomost między Danią i Szwecją i połączył się ostatecznie dzisiejszymi cieśninami z morzem Północnym.

— Dziękuję Ci za te wiadomości. Patrzę teraz na morze jak na starego, dobrego znajomego.

Kurs przygotowawczy 1947/48 **przeznaczony jest dla kandydatów na kursy pracy morskiej w lecie 1948 i ma na celu podanie najważniejszych wiadomości o morzu, ujętych w kilkanaście krótkich opracowań (po 2 w każdym numerze), których treść uczestnicy kursu powinni sobie gruntownie przyswoić. Pozatym powinni oni uważnie czytać „Żeglarza" oraz w miarę możności — inne czasopisma i książki morskie, aby w ten sposób stale uzupełniać i poszerzać swą wiedzę o morzu. Wreszcie obowiązani są wykonywać ogłaszane w „Żeglarzu" zadania, co podlega odpowiedniej punktacji. Uczestnikiem kursu przygotowawczego może zostać każdy prenumerator „Żeglarza", który wytnie, starannie wypełni i nadeśle do Redakcji umieszczone obok zgłoszenie. Żadnych zaświadczeń o odbyciu kursu nie wydaje się, a punktacja ma jedynie znaczenie w pierwszeństwie przyjmowania na kursy pracy morskiej.**

U W A G A; Czytelnicy, którzy już po wakacjach nadesłali zgłoszenia w innej formie niż podane poniżej — muszą uczynić to ponownie.

ZGŁOSZENIE NA KURS PRZYGOTOWAWCZY

Nazwisko i imię ....

adres ....

data urodz. .... zawód ojca ....

wykształcenie ....

HISTORIA
SZEŚCIU STATKÓW

(Dzieje żeglugi jednym tchem)

Zanim spojrzycie na rysunki, mili Czytelnicy, wyobraźcie sobie zwalony do wody pień drzewa, na którym siedzi okrakiem pierwotny człowiek i pomagając sobie ułamaną gałęzią przepływa rzekę.

Kiedy jeden z jego potomków wydrążył pień przy pomocy kamiennej siekiery i wypalania, oraz wystrugał coś w rodzaju łopatki do wiosłowania — mógł już przewozić ładunek np. upolowaną zwierzynę.

Takie drążone łodzie nie nadawały się jednak do żeglugi morskiej.

Dopiero postępy techniki umożliwiające obróbkę drzewa pozwoliły na konstruowanie z desek i bali jednostek większych, zdolnych do pływania po morzu.

Jakimi etapami odbywała się przemiana kłody drzewa w nowoczesny motorowiec — zobaczycie z rysunków 6 statków, które jeszcze istnieją, lub których podobizny przechowały się do naszych czasów.

STATEK PIERWSZY jest odtworzony z malowidła egipskiego z XV-go wieku przed Chrystusem. Ma około 20 mtr. długości, porusza się przy pomocy wioseł, ale posiada także duży żagiel. Statek tego typu służył do żeglugi po morzu Śródziemnym, Czerwonym i po Nilu. Podobne jednostki budowali słynni żeglarze starożytności — Fenicjanie, a także późniejsi Grecy i Rzymianie, którzy w miarę rozwoju techniki potrafili również konstruować o wiele większe, drewniane, wielowiosłowe okręty wojenne i transportowe.

STATEK DRUGI przechował się prawie w całości od IX wieku po Chrystusie aż do naszych czasów i znajduje się obecnie w muzeum w Oslo. Mierzy 24 mtr. długości i 5 mtr. szerokości, do poruszania jego służy 16 par wioseł, oraz prostokątny żagiel, rozpięty na rei na maszcie. Na takich to jednostkach odbywali wyprawy skandynawscy Wikingowie, żeglując po Atlantyku i wszystkich morzach Europy. Zapewne podobnie wyglądały statki pomorskich Słowian.

W dalszym ciągu rozwoju w okresie wojen krzyżowych (XII—XIII w.) zwiększyły się wymiary do 26—28 mtr. długości, zanikły ozdobne stewy, natomiast na rufie i dziobie zaczęto budować pomosty dla zbrojnych, t. zw. kasztele (stosowane już w starożytności na okrętach rzymskich). Nie zaniechano jeszcze wioseł, ale dodano z przodu drugi maszt z wielkim prostokątnym żaglem.

STATEK TRZECI — to koga, typ żaglowca, który rozwinął się po wojnach krzyżowych w żegludze handlowej kupców hanzeatyckich w w. XIV—XV.

Wzrosły wymiary statku do

30—40 mtr. długości, przybył trzeci tylny maszt z trójkątnym żaglem, zaniknęły wiosła.

Pozostały natomiast charakterystyczne kasztele. Kogi były ciężkie i niezgrabne, a manewrowanie wielkim płótniskiem żagla było naprawdę trudne. Dla ułatwienia rozdzielono z czasem wielki żagiel na dwa mniejsze, umieszczając na maszcie 2 reje.

Podobnie wyglądały statki wielkich podróżników XV i XVI wieku: Kolumba, Magellana i Vasco de Gamy.

STATEK CZWARTY nazywał się „Great Harry" i został spuszczony na wodę w r. 1515 w Anglii, jako największy okręt XVI w. Jego długość wynosiła 51 mtr., szerokość 11 mtr., wyporność 1000 t., załogi liczył — 400 ludzi i był uzbrojony w 50 armat, ustawionych na 2 pokładach. Zwiększyła się ilość masztów i żagli na maszcie w porównaniu z kogą. Kadłub był jeszcze ciągle ciężki i niezgrabny, z piramidalnym kasztelem na rufie. „Great Harry" przez następne półtora wieku był wzorem dla konstruktorów.

Na podobnych do niego okrętach Hiszpanie, Portugalczycy, Holendrzy, Anglicy i Francuzi dokonywali kolonialnych podbojów na całym świecie.

STATEK PIĄTY — to słynna „VICTORY", zachowana do dziś, okręt admiralski Nelsona, wybudowany w połowie XVIII w. (68 mtr. długości, 16 mtr., szerokości, 4000 t. wyporności, 850 załogi, 100 dział na 3 pokładach.). W dalszym rozwoju zwiększa się ilość rej i żagli na masztach, zanikają kasztele. W wieku XIX kadłuby żaglowców uzyskały ostatecznie smukłą linię i łatwe w obsłudze ożaglowanie, dochowane do naszych czasów na niedobitkach dawnej floty żaglowej i statkach szkolnych jak np. „Dar Pomorza".

STATEK SZÓSTY — „Great Eastern" jest przykładem rewolucji w budownictwie okrętowym, wywołanej przez wprowadzenie napędu maszynowego i konstrukcji żelaznych. Zbudowany w r. 1858. przez kilkadziesiąt następnych lat nie miał rywala pod względem wielkości (208 mtr. długości, 25 mtr. szerokości, 27.380 t. wyporności). Jak wszystkie statki z połowy XIX w. — obok potężnych kół łopatkowych miał zapasowe ożaglowanie.

W ostatniej ćwiartce XIX w. zanikneły koła łopatkowe *) zastąpione śrubą i skasowano rezerwowe żagle na masztach. Parowce przybrały nowoczesną, zachowaną dotychczas postać. Zastosowanie silnika spalinowego wprowadziło nieznaczne zmiany w wyglądzie statku, czyniąc zbędnym wysoki komin, a wiek dwudziesty udoskonalił piękną, harmonijną linię, podziwianą w sylwetkach nowoczesnych motorowców, jak „Sobieski" lub „Batory".

---

*) Zachowały je jedynie statki rzeczne. Dlaczego? Może odpowie na to który z Czytelników?

---

obecne zajęcie ....

przynależn. do organ. młodzieżowej ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ....

Wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji „Żeglarza" — Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. PCWM

Zadanie Nr. 1 Kursu Przygotowawczego 1947/48

Narysuj na kartce papieru formatu zeszytowego (21x15) mapkę wybrzeża polskiego w skali 1:2.000.000, umieszczając najważniejsze porty i miejscowości nadbrzeżne. Termin nadesłania: do 30 listopada 1947 r.

Za wykonanie przewiduje się — 5 punktów; za terminowe wykonanie 2 punkty; za przestrzeganie podanego formatu 1 punkt.

BOMBA! (dokończenie ze str. 131).

u brzegów Bornholmu. Widocznie nie dosięgła celu i w zetknięciu się z dnem, obrażona, postanowiła zostać niewypałem. Ale teraz, gdy znajdzie się na pokładzie polskiego statku — może sobie przypomni o swoim przeznaczeniu?

Każdy radzi, każdy mówi, wszyscy, którzy coś z wojną na morzu mieli wspólnego, przypominają sobie rozmaite wypadki. Tymczasem bomba otulona trzepoczącymi się rybami wisi u burty statku.

W pewnej chwili stary szyper, Anglik, chciwy na rybę, jak każdy rybak, klnący bez przerwy i conajmniej od pół godziny, rozglądający się bezradnie po załodze, daje znak ręką do wyciągania sieci na pokład! Godzi tym skinieniem całą załogę i jednoczy w wysiłku. Sam się skromnie usuwa na mostek. Zaskoczony jest karnością polskiej załogi i brakiem sprzeciwu. Polaków zawsze nęci przygoda i ryzyko.

— Ostrożnie, żeby nie uderzyła o reling!

Słabsi nerwowo obserwatorzy usuwają się na lewą burtę. Strzeżonego Pan Bóg strzeże!

— Jak gruchnie te 300 kg, to z „Neptuna" nawet deski nie znajdą — powiada jakiś pesymista.

Widać i po tych, co pracują przy sieci, że są pełni nieufności do niemieckich wyrobów wojennych.

Jeszcze jeden obrót windy i wór kołysze się nad pokładem. Teraz już nie ma ucieczki od niebezpiecznej zawartości!

— Ostrożnie opuszczać na pokład, żeby nie walnęła zapalnikiem — woła szturman.

Kilku bierze noże i ostrożnie rozcina bok kodentu. Sunie się na pokład lawina srebrnych ryb. Teraz już widać bombę w całej okazałości. Za chwilę wyciągnięta za skrzydła leży poziomo na relingu.

— Ale co teraz?

— Wziąć na sztropy, wolno opuszczać za burtę, później uciąć — zachęca ktoś.

Cała załoga, podniecona nieprzewidzianą emocją skupiła się koło intruza i radzi. Radzono-by tak do zmroku, gdyby nie ci, którzy byli najbliżej. Zniecierpliwieni, wzięli poprostu bombę na ręce i znienacka wyrzucili za burtę!

Momentalnie wszyscy umilkli.

Chlust! Woda fontanną pada na pokład. Chwila największej emocji. Wybuchnie?... Nic! Poszła sobie spokojnie na dno.

Pal ją diabli!

Za chwilę na statku wre normalna praca. Ryby po rozwiązaniu kodentu rozlały się po całym pokładzie. Nareszcie dobry hol! Dobrze, że nie odcięto sieci! Pośpiesznie reperuje się dziurę we włoku. Nikt już nie pamięta o bombie!

*

— Patrzcie, co to bydlę robi?!

*Wszyscy zwracają oczy we wskazanym kierunku: Obok „Neptuna" znalazł się w międzyczasie niepokaźny frachtowiec płynący pod banderą aliancką C *). Nazwa dała się łatwo odczytać. Brzmiała ona „Elbing VIII", jako port macierzysty widniała Lubeka.**)*

Statek chlustał z lewej burty takimi samymi bombami jak ta, którą wyłowiono przed pół godziną!

Załoga „Neptuna", jak jeden mąż pozdrowiła Niemca gestem, który na całym świecie ma tylko jedno znaczenie: „żebym cię dostał, to zbiłbym cię, łobuzie, na kwaśne jabłko!".

A to szkopy! Znaleźli sobie miejsce do wyrzucania niezużytych bomb. Właśnie na głębi bornholmskiej, gdzie najwięcej się łowi dorsza. Napewno wszystko po to, żeby nam „cykorii" napędzić i żebyśmy sieci niszczyli.

— Chciałbym was „w ząbek czesani" dostać w swoje ręce — zaopiniował podenerwowanym głosem „Dorsik" — nieodrodne dziecko Warszawy.

Tadeusz Wielochowski.

*) Bandery tej, jako tymczasowej, używają statki niemieckie. Składa się ona z pasów poziomych — niebieskiego, białego, czerwonego, białego i niebieskiego.

**) Autentyczne zdjęcie „Elbing VIII" zrobione z pokładu „Neptuna" — patrz na winiecie tytułowej opowiadania.

KURS PRZODOWNIKÓW WYCHOWANIA MORSKIEGO

(Kurs doskonalący)

Dla uczestników kursów pracy morskiej w r. 1946 i 1947, którzy nie dostali się do szkół zawodowych morskich, a pragną pogłębić swoją znajomość pracy morskiej oraz szerzyć rzetelne zrozumienie tych zagadnień wśród kolegów ze szkoły lub organizacji młodzieżowej — PCWM organizuje kurs przodowników wychowania morskiego, w lecie 1948 w jednym z ośrodków nadmorskich. Program tego kursu przewiduje szkolenie na stopień „żeglarza morskiego" oraz dalsze poznawanie zagadnień pracy morskiej, poczym uczestnicy dysponujący wolnym czasem użyci będą jako pomocnicy instruktorów na kursach pracy morskiej.

Warunkiem przyjęcia na kurs jest wykazanie się aktywną pracą w ciągu całego roku szkolnego w Kołach Młodzieżowych Ligi Morskiej lub podobną działalnością w organizacjach młodzieżowych oraz systematyczne prowadzenie samokształcenia w dziedzinie morskiej przez lekturę „Żeglarza" oraz innych czasopism i książek morskich.

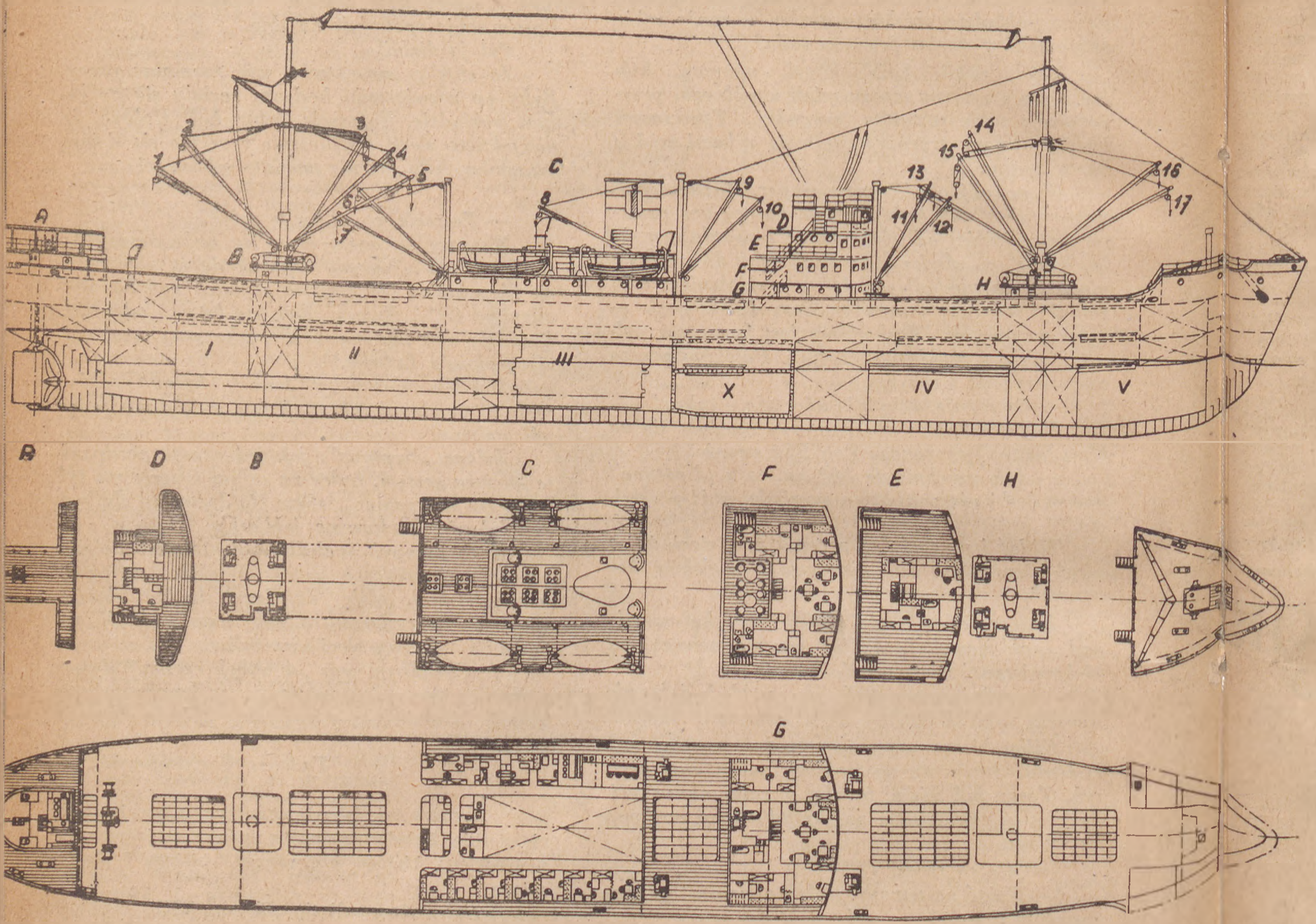
Zgłoszenia na kurs przodowników wychowania morskiego w formie listu do PCWM należy nadsyłać do dn. 15 listopada 1947, podając:

a) indywidualny plan działalności w zakresie wychowania morskiego na cały rok szkolny,
b) zamierzenia w zakresie samokształcenia morskiego,
c) ew. inne projekty i uwagi o spodziewanych trudnościach.

W następnych miesiącach kandydaci na kurs obowiązani są informować PCWM o postępach zamierzonych prac oraz stosować się do dalszych wskazówek i wymagań, ogłaszanych w „Żeglarzu".

M/S „GENERAŁ WALTER"

NOWOCZESNY DROBNICOWIEC



W ostatnim, przedwakacyjnym numerze „Żeglarza" zamieściliśmy obszerną wzmiankę o świeżo odzyskanym przez naszą flotę pięknym motorowcu „BIELSKO" (4.742 BRT, 6.720 TDW, 126 m długości). Statek ten otrzymał zaszczytną nową nazwę „Generał Walter" i od czerwca nieprzerwanie odbywa pracowite rejsy pomiędzy Ameryką a Gdynią. „Generał Walter" należy do najnowocześniejszych, najładniejszych i najbardziej udanych jednostek Polskiej Marynarki Handlowej. Zamówiony przez GAL w ostatnich latach przed wojną na stoczni gdańskiej „Danziger Werft", miał wraz z bliźniaczą „Łodzią" obsługiwać t. zw. „Linię bawełnianą" łączącą Gdynię z portami Zatoki Meksykańskiej. Przejęty w trakcie budowy przez Niemców — przechodzi urozmaicone koleje losu, zmieniając kilkakrotnie banderę i właściciela. Od maja b. r. wraz z piątą z kolei zmianą nazwy na „Generał Walter" powraca do swego pierwotnego posiadacza. **„Generał Walter" jest typowym statkiem drobnicowym**, przeznaczonym do obsługi dalekosiężnych linii regularnych. Przyjrzyjmy się bliżej jego planom:

Jest rzeczą zrozumiałą, że znaczną większość wnętrz zajmują **ładownie.** Jest ich pięć — kolejno, licząc od dziobu: nr 1 (oznaczona V), nr 2 (IV), nr 3 (X), nr 4 (II) i nr 5 (I). Ładownia nr 3 jest zaopatrzona w **urządzenia chłodnicze,** szczelnie odizolowana od otoczenia i przeznaczona do przewozu łatwopsujących się artykułów. Wszystkie ładownie posiadają po jednym wzgl. po dwa międzypokłady, co doskonale ułatwia sztauowanie różnorodnej drobnicy.

Do wyładunku wzgl. załadunku towaru własnymi siłami statku — służy liczny i sprawny **zespół bomów ładunkowych** oraz wind. Bomów posiada „Generał Walter" 18-cie, wind ładunkowych 14-cie. Ciekawe jest zróżnicowanie bomów pod względem nośności (ze względu na różnorodność przewożonych towarów i pewną specjalizację poszczególnych ładowni). I tak bomy oznaczone na rys. nr 1, 2, 9, 10, 16, 17 — posiadają po 3 tony nośności. Bomy 6, 7, 8, (dwa), 11, 12 — po 5 ton. Bomy nr 4, 5, 13, 14 — po 8 ton. Pozatym statek posiada dwa specjalne silne bomy do przeładunku wyjątkowo wielkich ciężarów: nr 3 — 15 ton i nr 15 — 25 ton nośności. Całość — ładownie i rysztunek przeładunkowy pozwalają na swobodną manipulację oraz transport najbardziej nawet delikatnej i różnorodnej drobnicy.

Zwyczajem statków towarowej żeglugi regularnej ma „Generał Walter" również i **pomieszczenia pasażerskie.** Mieszczą się one w nadbudówce mostku nawigacyjnego na dwóch dolnych pokładach (F i G). Pojedyńcze kabiny zawierają 12-cie miejsc dla pasażerów, pozatym znajdują się tu wspólne jadalnia i salon. Na kondygnacji E mieszczą się apartamenty kapitana statku, wyżej zaś (pomost D) sterówka, kabina nawigacyjna i radiostacja. Na śródokręciu (C), po obydwu burtach znajdują się kabiny oficerskie oraz messy dla oficerów. Tamże mieści się kambuz czyli kuchnia okrętowa. Cała rufa wraz z nadbudówką A zajęta jest na pomieszczenia dla załogi — kabiny sypialne, łazienki oraz messę.

Środkowy przedział (III) to maszynownia, gdzie królują dwa 8-cylindrowe silniki spalinowe MAN o mocy 6.650 KM. Pozwalają one statkowi rozwijać **bardzo znaczną szybkość** 16-stu i pół węzła („Batory" — 18-cie). Szybkość ta jest jedną z najważniejszych zalet „Generała Waltera" i stawia go w rzędzie jednostek zdolnych wytrzymać najbardziej ostrą konkurencję zagranicznych armatorów.

POLSKA FLOTA HANDLOWA

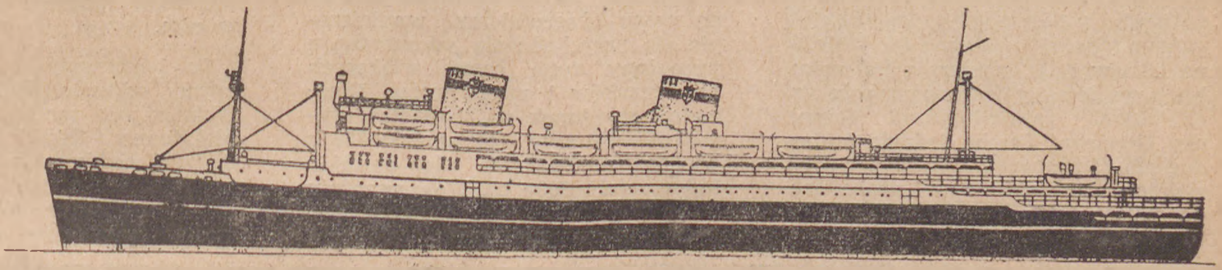
Drodzy Czytelnicy i Przyjaciele „Żeglarza"!

W licznych listach jakie od Was dostaje Redakcja — roi się od pytań dotyczących jednostek naszej floty handlowej. Cieszy nas Wasze szczere zainteresowanie i aby je nie tylko zaspokoić ale jeszcze bardziej **rozbudzić** — postanowiliśmy zaprowadzić w „Żeglarzu" stały, obszerny dział, zatytułowany **POLSKA FLOTA HANDLOWA**. W dziale tym umieszczać będziemy stopniowo sylwetki możliwie wszystkich naszych statków, wraz ze zwięźle podanymi, najważniejszymi o nich informacjami i danymi technicznymi. Omawiać będziemy jednostki pływające począwszy od największych do coraz mniejszych, biorąc za podstawę do gradacji — ich tonaż w BRT. Wszystkie sylwetki reprodukowane będą w tej samej skali 1:1000. Kolor czarny na sylwetkach symbolizuje kolory: czarny, zielony lub czerwony. Kropki oznaczają kolor żółty, brązowy wzgl. szary.

Dane i informacje podawać będziemy w/g następującego klucza:

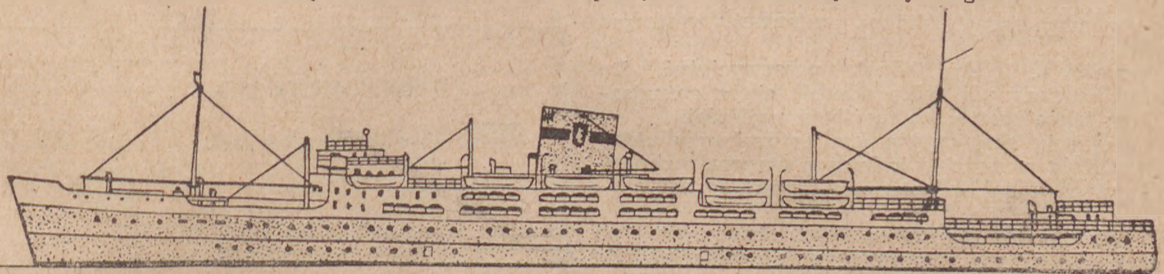
NAZWA, ZNAK WYWOŁAWCZY, (poprzednie nazwy), **ARMATOR, typ, rok** i miejsce budowy, tonaż **BRT**, NRT, **TDW**, długość, szerokość, zanurzenie, **rodzaj napędu,** moc maszyn, ilość śrub, **szybkość**, urządzenia specjalne, ilość pokładów, ilość i ew. jakość miejsc pasażerskich, załoga, **obecne zatrudnienie** wzgl. przeznaczenie, różne inne uwagi.

Niektóre z podawanych informacji i cyfr mogą ulec zmianie. Np. tonaż statków uzyskanych jako odszkodowanie, ustalony na podstawie przepisów niemieckich, będzie w najbliższym czasie przeliczony w/g wymogów angielskich, które stosowane są powszechnie w P. M. H. W związku z tym dane dotyczące pojemności i nośności jednostek poniemieckich mogą się wydatnie zmienić. Wszelkie zmiany i pomyłki będziemy korygować.



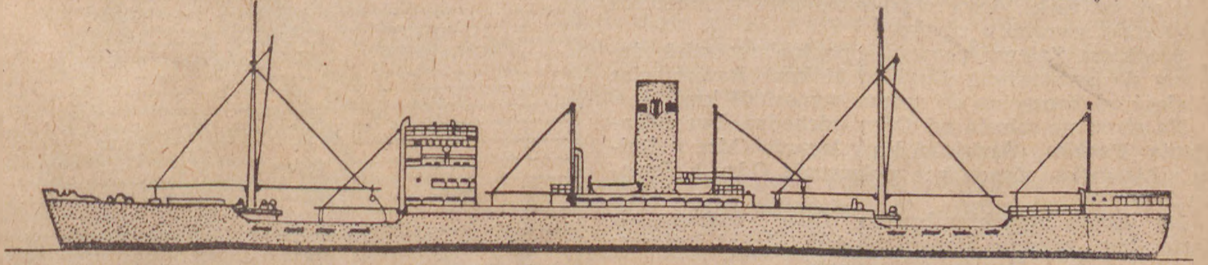
BATORY, SPEE, GAL, pasażersko-towarowy, zbudowany w **1936 r.** na stoczni Cantieri Rinniti dell'Adriatico w Monfalcone (Włochy), **14287 BRT,** 8164 NRT, **5700 TDW,** długość 152 m., szerokość 21½ m., zanurzenie 7½ m., **motorowiec,** 2 9-ciocylindrowe motory Sulzera o mocy 12500 KM, 2 śruby, **18 węzłów,** radar, urządzenia chłodnicze w części ładowni, wzmocnienia przeciwlodowe, 7 pokładów, 412 miejsc pasażerskich I-ej klasy, 420 — klasy turystycznej, załoga 342 ludzi, **obsługuje pasaż. linię regularną Gdynia — Kopenhaga — Southampton — Nowy Jork.**

Uwaga: siostrzany m/s „Piłsudski" zatopiony w 1939 r. u wybrzeży Anglii.



SOBIESKI, SPEF, GAL, pasażersko-towarowy, zbudowany w **1939 r.** na stoczni Swan Hunter & Wigham Richardson Ltd. Newcastle of Tyne (W. Brytania), **11030 BRT,** 6351 NRT, **7260 TDW,** długość 150 m., szerokość 20½ m., zanurzenie 8½ m., **motorowiec,** 2 8-miocylindrowe motory Diesla o mocy 11250 KM, 2 śruby, **17 węzłów,** urządzenia chłodnicze w części ładowni, 6 pokładów, 60 miejsc pasażerskich I-ej klasy, 250 miejsc klasy kabinowej, 460 — turystycznej, załoga 281 osób, obsługuje **pasażerską linię regularną Genua — Cannes — Nowy Jork.**

Uwaga: siostrzany m/s „Chrobry" zatopiony w 1940 r. podczas kampanii norweskiej



KOŚCIUSZKO, SPEA, (ex „Rheinfels", ex „Admirał Nachimow"), **GAL, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi,** zbudowany w **1939 r.** na stoczni Deutsche Schiff- u. Maschinenbau A. G. „Weser" w Bremie, **7.763 BRT.,** 4419 NRT, **11200 TDW,** długość 148 m, szerokość 19 m, zanurzenie 8½ m., **parowiec** (maszyna parowa oraz niskoprężna turbina), 6400 KM, 1 śruba, **16 węzłów,** 2 pokłady, 12 miejsc pasaż., przeznaczony do obsługi oceanicznych linii regularnych.

Uwaga: otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 6 maja 1947 r. w Rotterdamie, gdzie dotychczas pozostaje na stoczni.

(d. c. w n-rze następnym)

J. M.

Ustka. Widok na kanał portowy.

ŻYCIE PORTÓW

USTKA

— Do dnia dzisiejszego, t. j. 26 września Ustka załadowała 62 tysiące ton węgla i 3 tysiące ton łupku szamotowego. Jak na trzy miesiące pracy w prymitywnych jeszcze warunkach, ilość nie do pogardzenia — mówi kapitan portu Cz. Kazubek. Oczywiście, ciągnie dalej, cyfry te bledną a nawet i nabierają posmaku humorystycznego w porównaniu z dziennymi przeładunkami Gdyni czy Gdańska. Trzeba jednak posiadać zmysł proporcji i wyczucie pośrednich korzyści, aby zrozumieć doniosłość faktu uruchomienia portu w Ustce.

— Jakie bandery notowano dotychczas i jaki rodzaj przeładunków prócz węgla ruszy w porcie?

— Jak dotąd przodowały ilościowo statki szwedzkie. Obecnie coraz więcej pojawia się „Dunów" i „Finów". Odwiedzili nas także Norwedzy i Holendrzy. W przeładunku głównym naszym zadaniem jest podniesienie do maksimum naładunku węgla z czasem przyjdzie oczywiście czas i na drobnicę.

— Zresztą, — kontynuuje mój rozmówca, — nie od razu Kraków zbudowano. Brak nam dźwigów. Jeżeli na 26 b. m. zanotowano 265 statków na wyjściu, to jest to zasługa w pierwszym rzędzie ich niewielkiej pojemności. Od pewnego czasu obserwujemy zmniejszenie się przychodzenia szkunerów, a wzmożony ruch coraz większych parowczyków i motorowców. Przeciętny załadunek na jednostkę wynosi już 450 t. w stosunku do 150 t. poprzednio. Zdarzają się statki o ładowności 800 t. We wrześniu dzienny przeładunek osiągnął 1000 t. Oczywiście nie małą rolę gra sprawna organizacja. Ludzie, a jest tu około 100 robotników portowych, początkowo materiał surowy, wprawili się. Port zaczął pracować z 3-ma transporterami — dziś ma już sześć, a sześć dalszych znajduje się w kapitalnym remoncie. Pracuje się na dwie zmiany, w razie potrzeby na trzy. Ostatnio daje się nawet odczuwać brak statków, czemu trzeba będzie w porozumieniu ze Szwedami jakoś zaradzić, gdyż już w najbliższych tygodniach zdolność przeładunkowa portu wzrośnie do 1500, a kto wie czy i nie 2000 ton dziennie.

Rozmowę przerywa przeraźliwy ryk syreny. Kapitan zrywa się i wychodzi pośpiesznie. Wybiegam za nim.

Do portu wpływa właśnie smukły czarny szkuner żaglowo-motorowy. Wchodzi na motorze, co zdradza błękitnawy dymek wybuchający małymi kłębkami z rury wydechowej. Jednak nieporządek na pokładzie i uwijający się u trzech masztów marynarze zdradzają nie-

NIE ODRAZU SZCZECIN ZBUDOWANO

Port szczeciński wprawdzie imponuje rozległością, ale zarazem dezorientuje zawiłością swego rozplanowania.

Nawet po dłuższym w nim pobycie łatwo się zgubić w labiryncie kanałów, wysp i mostów.

Trudno też zapamiętać plan portu, który jest tak prosty w nowoczesnej Gdyni, a nawet w starym Gdańsku.

Trudności te trzeba jednak przezwyciężyć. Do Szczecina musimy nie tylko odnosić się z entuzjazmem, lecz także poznać go możliwie najlepiej.

W tym celu przyjrzyjmy się naturalnemu układowi jego dróg wodnych i kolejnym etapom rozbudowy sztucznych kanałów i basenów. Spójrzmy na mapkę!

Nizinną i podmokłą doliną **Odry**, obramowaną po obu stronach pasmem wzgórz, płyną równolegle dwie odnogi tej rzeki. Zachodnie, właściwe koryto Odry wpada do Zalewu na 10-ym kilometrze od Szczecina, ramię wschodnie, zwane **Rgilicą** przechodzi w szerokie **Jezioro Dąbskie**, połączone z Zalewem w tym samym miejscu, gdzie uchodzi Odra (załączona mapka nie obejmuje tego połączenia).

Przy ujściu Odry Zalew jest wąski i nie wiele różni się od rzeki, dopiero po kilkunastu kilometrach rozlewa się szeroko a płytko.

Środkiem Zalewu prowadzi pogłębiony szlak żeglowny do Świnoujścia długi na 55 km. Razem więc odległość od Szczecina do morza wynosi 65 km.

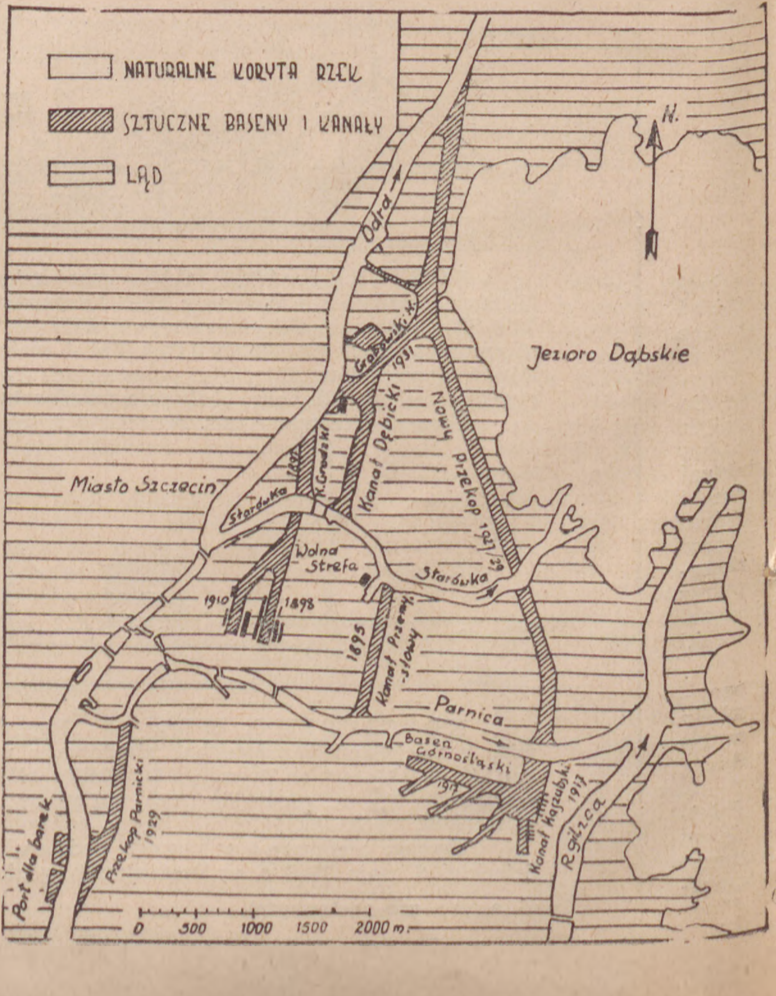
Na obszarze miasta od Odry odchodzą dwa odgałęzienia: **Parnica**, długości 5 km., łącząca Odrę z Rgilicą i **Starówka**, stanowiąca połączenie Odry z Jeziorem Dąbskim.

Na lewym wysokim brzegu Odry rozciąga się miasto. Port zajmuje tereny między Odrą i jeziorem po obu brzegach Parnicy i Starówki.

Do wieku XIX cały ruch portowy skupiał się na Odrze, przy umocnionych palami obu jej brzegach.

W połowie ubiegłego stulecia doprowadzono połączenie kolejowe nad Parnicę, a w r. 1878 wybudowano magazyny nad Starówką, wyposażając nabrzeże w tory kolejowe i urządzenia przeładunkowe.

Od tego roku datuje się stała rozbudowa portu. Już w 1881 r. przekopano szeroki na 40 mtr. **Kanał Grodzki**, aby ułatwić dojazd do świeżo wykończonego



JUŻ PRACUJE

dawne zrzucenie żagli. Na mostku widać wyraźnie pilota jak tłumaczy coś zawzięcie kapitanowi.

Statek wchodzi powoli do basenu węglowego i bardzo zręcznie mimo swej stosunkowej wielkości dobija do nabrzeża. Przejeżdżamy motorówką pilota na drugą stronę kanału. Tu w kłębach pyłu węglowego uwijają się robotnicy. Ładowane są jednocześnie trzy szkunery, trójmasztowce, o dwóch lukach każdy. Ruchome taśmy gumowe transporterów sączą cienkie strumyki węgla, który z łoskotem opada do rozwartych szeroko paszcz ładowni. Wlotowe leje transporterów podstawione są pod otwarte drzwi wagonów tak, że robotnicy tylko powoli obsuwają strome ściany stert węglowych, co nie wymaga większego wysiłku fizycznego. Gorzej jest, kiedy wagon jest już na wpół opróżniony. Wtedy trzeba całe tony węgla wrzucać do lejów jedynie wysiłkiem sprężonych jak postronki mięśni rąk trzymających łopatę.

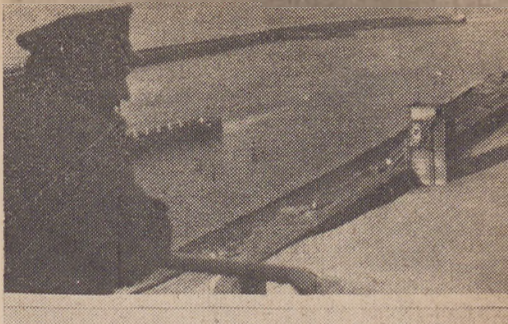
Znów buczenie syreny. Pilot wprowadza tym razem Fina. Wielka flaga nie zawsze dobrze świadczy o statku, na którego maszcie powiewa. Kiedy dziwaczne pudło fińskie, zlepek bodaj pięciu różnych konstrukcji i z pewnością dwa razy większej ilości pomysłów, cumuje już, pilot wychyla się z mostku, krzycząc:

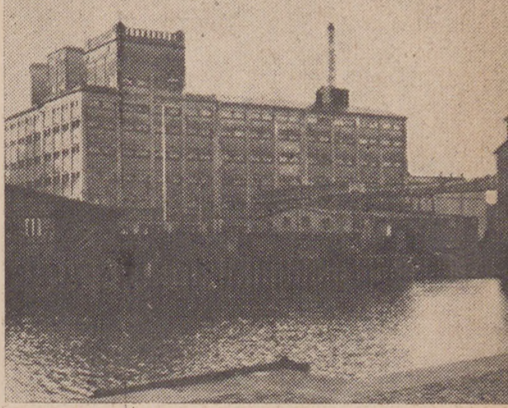
— To „Lahti". Miał przyjść pozawczoraj, ale czwórka*) cofnęła go aż... za Rozewie. Nie robi więcej przy sztylu, jak cztery**). Dobry numer, co?

Szyper starej łajby patrzy dobrodusznie na pilota, nic nie rozumiejąc. Kopci spokojnie fajeczkę, od czasu do czasu łając swych marynarzy. Patrzę nań z podziwem. Okazuje się, że przeważnie rejs do Helsinek (dotychczas ładował węgiel w Szczecinie) trwa tyle, co podróż nowoczesnym transatlantykiem do Ameryki.

W. Zubrzycki.

*) Wiatr o sile 4 stopni w/g skali Beauforta.
**) Cztery — oczywiście węzły.





Port w Ustce. Na górnym zdjęciu wjazd do portu, na dolnym silos zbożowy.

portu, a w latach 1896/97 poszerzono go do 100 mtr. W roku 1895 wykończono **Kanał Przemysłowy**, łączący Starówkę z Parnicą.

Od 1894 r. prowadzono roboty przy kopaniu nowego basenu, leżącego w przedłużeniu kanału Grodzkiego, a przeznaczonego na **Strefę Wolnocłową**. Do 1898 r. wykończono 3 duże magazyny, oraz ustawiono 18 dźwigów, w r. 1901—1902 dobudowano 2 magazyny na nabrzeżu zachodnim, a w r. 1907/8 wykopano drugi basen i wzniesiono 2 nowe magazyny na jego zachodnim nabrzeżu.

Na skutek wzrastających przeładunków masowych (węgiel i ruda), wybudowano w latach 1917/19 w widłach Parnicy i Rgilicy **Kanał Kaszubski** i **Basen Górnośląski**, wyposażone w wielkie dźwigi mostowe i wywrotnice wagonowe. Niedogodny dojazd do tej części portu spowodował budowę w latach 1927/29 długiego kanału **„Nowy Przekop"**, łączącego Odrę z Parnicą.

W latach następujących 1929/31 wykopano **Przekop Parnicki, Kanał Grabowski i Kanał Dębicki.**

Jednocześnie w Wolnej Strefie wybudowano kolosalny 6-piętrowy magazyn drobnicowy o pojemności 65.000 ton.

Na 3 lata przed wybuchem wojny oddano do użytku nowoczesny potężny silos zbożowy, o pojemności 43 000 ton, położony u zbiegu Odry i Kanału Grabowskiego.

Liczne kanały przecinające się z rzekami utworzyły szereg wysp i labirynt przejść, tak bardzo skomplikowany na pierwszy rzut oka.

Wystarczy jednak uważnie popatrzeć na plan portu, żeby uchwycić istotę jego układu.

Oto naturalne drogi wodne rozgałęzione w trzy odnogi: Odrę, Starówkę i Parnicę, krzyżują się z rozgałęziającym się w przeciwnym kierunku systemem sztucznych kanałów i basenów, biegnących wzdłuż 3 osi:

1 — Kanał Grabowski, Grodzki, Wolna Strefa,
2 — Kanał Dębicki, odcinek Starówki, Kanał Przemysłowy,
3 — Nowy Przekop, Kanał Kaszubski.

Jeżeli to zapamiętacie, nie zabłądzicie w porcie szczecińskim, który wielu z Was odwiedzi podczas kursów pracy morskiej w roku przyszłym.

PRZEJMUJEMY CAŁY PORT W SZCZECINIE.

18 września b. r. podpisany został układ z Władzami Radzieckimi o przejęciu przez polską administrację dalszych części portu szczecińskiego. W wyniku umowy Władze Polskie obejmą nabrzeża Starówki, Basenu Kaszubskiego, Górnośląskiego o łącznej długości około 4250 metrów. Na nabrzeżach obejmujemy 8 dźwigów o łącznej nośności 49 ton. Ponadto przejmujemy całą portową sieć kolejową z trzema dworcami towarowymi, centralną elektrownię portową wraz z 32 podstacjami oraz wyremontowaną, położoną na terenie portu rzeźnię. W myśl umowy obejmujemy całkowity pilotaż w porcie oraz otrzymujemy wszystkie holowniki portowe wydobyte przez władze radzieckie po dniu 29. 10. 45. Akcja przekazywania portu rozpoczęta bezpośrednio po podpisaniu umowy trwa. Dźwigi mostowe na nabrzeżu Kaszubskim rozpoczęły już załadunek węgla na rachunek Centrali Węglowej.

*

OBROTY PORTÓW WE WRZEŚNIU.

Ogólne obroty naszych czterech pracujących portów tj. Gdyni, Gdańska, Szczecina i Ustki — wyniosły we września br. 1.248.733 tony, tj. nieco nawet więcej niż w miesiącu uprzednim (1.200.546 ton). Z sumy powyższej wypada na import 377.031 ton a na eksport, głównie węgla, 871.702 tony. Największe obroty wykazywał w miesiącu sprawozdawczym Gdańsk przeładowywując 629.633 tony, dalej Gdynia — 496.533 tony, następnie Szczecin — 91.665 ton i wreszcie Ustka 30.902 tony.

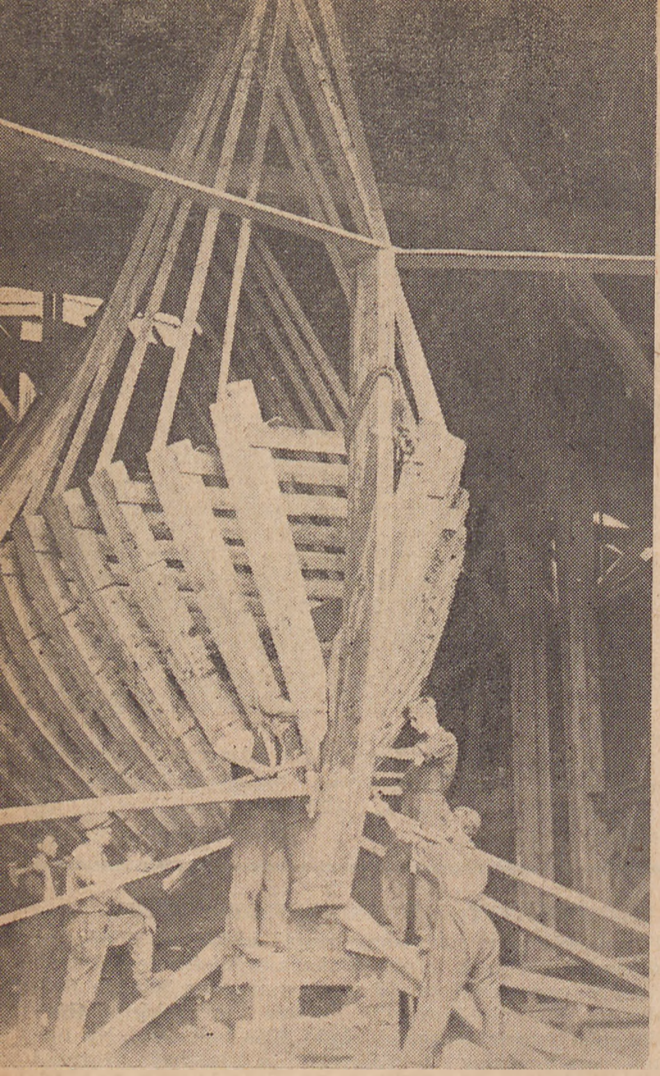
*

DWULECIE BOP.

Biuro Odbudowy Portów obchodziło niedawno drugą rocznicę swego istnienia. W wyniku przeszło dwuletniej pracy BOP wykonał lub ma na ukończeniu m. inn. 1300 mb. falochronów, 3230 mb. nabrzeży, 190 tys. m. kw. powierzchni magazynów, 150 tys. m. sześć. budynków administracyjnych, 83 szt. urządzeń przeładunkowych, 2420 mb. torów poddźwigowych, 1770 mb. kanałów ślizgowych do dźwigów, 2 wiadukty, 1 most, 16,5 km. dróg i ulic, 4200 mb. portowych torów kolejowych, 24 podstacje transformatorowe ,33750 mb. sieci elektrycznej wysokiego napięcia, 8640 mb. sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, podniesiono z wody 58 wraków większych jednostek i kilka tysięcy mniejszych wraków i amunicji, wybagrowano 104 tys. m. sześć. w basenach i kanałach.

RYBACTWO

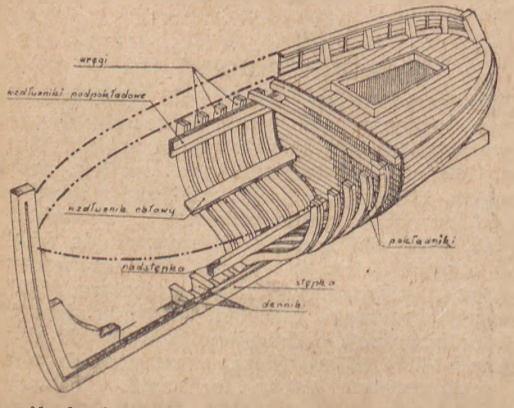
NOWE W BUDOWNICTWIE



Budowa kutra drewnianego na stoczni rybackiej

Kutry rybackie nie tylko w Polsce lecz także w innych krajach europejskich budowane są jako statki drewniane. Powodów zastosowania tego tworzywa jest kilka. Budowniczymi kutrów są przeważnie rzemieślnicy-szkutnicy pracujący samodzielnie, którzy stosując zwykłe środki i narzędzia pracy, o wiele łatwiej mogą dać sobie radę z drzewem jako tworzywem. Czas służby kutra drewnianego dobrze konserwowanego jest dłuższy niż podobnego statku żelaznego, co zwiększa jego opłacalność. Drzewo jako materiał budowlany kutra stanowi doskonałą naturalną izolację dla wymiany ciepła, co w miesiącach letnich ma wielkie znaczenie dla przewożonej ryby, w miesiącach zaś zimowych dla załogi kutra.

Ogólna ilość drzewa zużyta na całkowite wykonanie drewnianego kutra 15 m długości waha się w granicach 65—75 m^3. Przy wykonaniu równoczesnym niedużej ilości kutrów tej wielkości i przy pewnym zorganizowaniu pracy, zużywa się około 16.000 godz. rob. na jednostkę, czyli przy brygadzie 10 ludzi okres około 7 miesięcy.



Sposób budowy normalnego kutra drewnianego.

W warunkach powojennych stanęliśmy przed zadaniem odbudowy i odnowienia taboru kutrów rybackich, co w planie trzyletnim wyraża się cyfrą 200 nowych jednostek. Tak dużej ilości nie da się wybudować sposobem rzemieślniczym dotychczas w Polsce stosowanym — trzeba przejść na seryjną fabrykację kutrów. W związku z tym równolegle z produkcją kutrów czysto drewnianych opartych na starych zasadach i wzorach, nasuwa się konieczność opracowania innych systemów i sposobów budowy, mogących przyspieszyć czas wykonania.

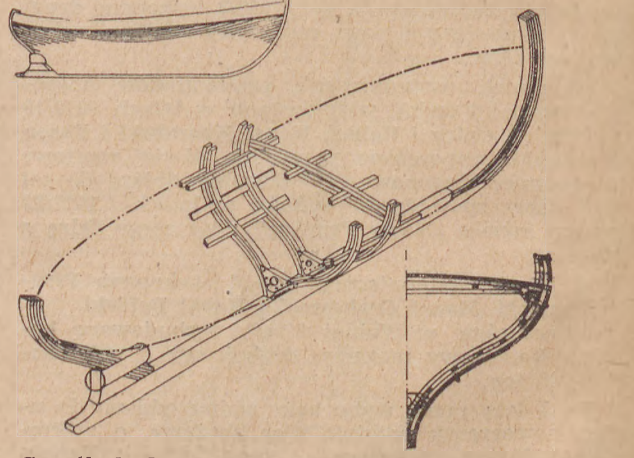
Z drugiej strony brak budulca drewnianego dębowego w Polsce oraz konieczność oszczędzania istniejących zapasów zmusza do szukania innych tworzyw.

Poza tym wobec braku odpowiedniej ilości wyszkolonych szkutników należy dążyć do zautomatyzowania czynności przy wykonaniu kutra, przez odpowiednią organizację pracy. Pozwoli to zatrudniać element mniej fachowy.

Według tych wytycznych idzie myśl konstruktorska i organizacyjna w stoczniach polskiego wybrzeża.

*

Stocznia rybacka w Ustce podjęła budowę kutrów drewnianych **systemem kratowym,** polegającym na zastosowaniu kraty wzdłużników i wręgów ramowych giętych. Również stewa przednia i tylna wykonane zostały jako gięte na szablonach, składane z cienkich desek, zmocowanych śrubami oraz kołkami przeciwprzesuwnymi.



Sposób budowy kutra systemem kratowym.

Daje to następujące korzyści:

1) Warsztatowe — z uwagi na łatwość przygotowania półfabrykatów jak wręgi, stewy, przez zastosowanie szablonów do wyginania, co daje przy seryjnej produkcji oszczędność na czasie wykonania.

2) Materiałowe —przez uniezależnienie się od konieczności stosowania grubych przekrojów drzewa, bardzo trudno osiągalnych na rynku.

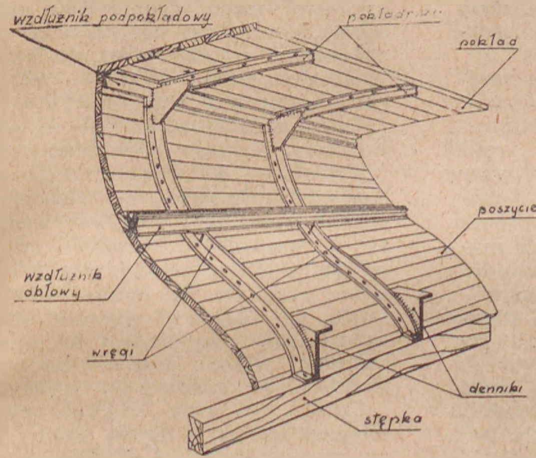
3) Wytrzymałościowe — elementy bowiem gięte są w zasadzie bardziej wytrzymałe od elementów wycinanych, w których słoje są poprzecinane. Dzięki temu można stosować cieńsze wręgi, stewy i wzdłużniki.

System ten będzie miał oczywiście i swe ujemne strony, a mianowicie: a) można tu stosować wyłącznie drzewo pierwszej jakości, co zmusza do uprzed-

DROGI
KUTRÓW RYBACKICH

niej ścisłej selekcji, b) niektóre elementy wymagają zastosowania klejów wodoodpornych, o które narazie bardzo trudno na rynku, c) trzeba poświęcić wiele uwagi przygotowaniu procesu fabrykacji, wykonać więc cały szereg szablonów do wyginania, które jako kosztowne opłacą się dopiero przy seryjnej produkcji.

Stocznia Nr 3 w Gdańsku podjęła pracę nad innym rozwiązaniem, a mianowicie **konstrukcją mieszaną**. Konstrukcja ta polega na zastąpieniu szkieletu drewnianego kutra szkieletem stalowym, a więc na wykonaniu wręgów, denników, pokładników i



Fragment kutra konstrukcji mieszanej.

wzdłużników z profilowych belek stalowych z pozostawieniem drewnianych stew, stępki i poszycia, przyczym stosowane bywa zarówno drzewo dębowe jak i sosna oraz świerk (ten ostatni na poszycie).

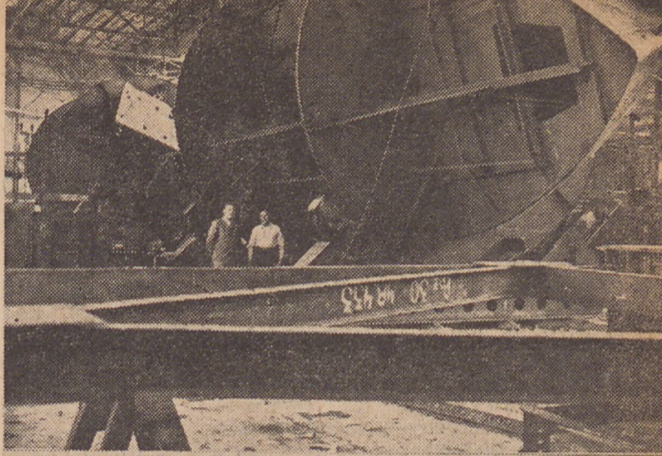
Montaż kutra o konstrukcji mieszanej zaczyna się od położenia na sztaplu kila i ustawieniu przedniej i tylnej stewy. Następnie montuje się osobno stalowe ramy wręgowe. Po ustawieniu ram na stępce, wiąże się je wzdłużnikami.

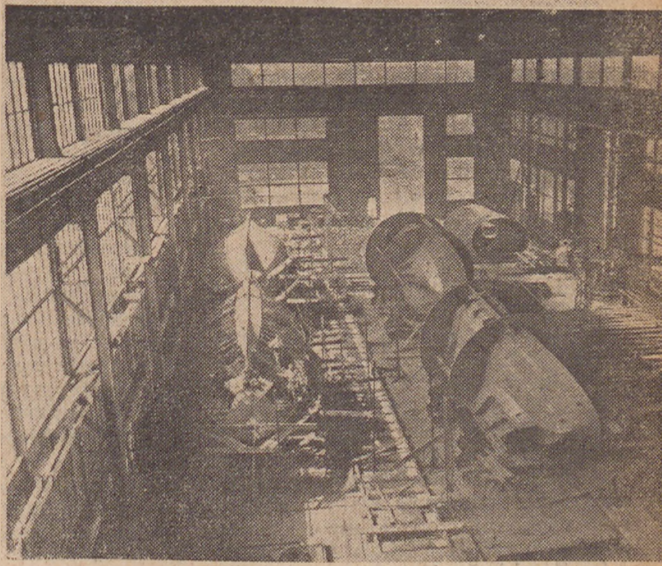
Na tak utworzony szkielet kładzie się poszycie kadłuba i pokładu z klepek drewnianych, umocowanych do wręg względnie pokładników śrubami żelaznymi ocynkowanymi, z nakrętkami dokręcanymi od wewnątrz. Trudność stanowi tu uszczelnienie poszycia ponieważ wręgi i klepki poszycia pod wpływem sił zewnętrznych działających na kadłub nie jednakowo pracują.

Konstrukcja ta, będąca przejściem do całkowicie stalowej, odznacza się wielką oszczędnością materiału drewnianego, a mianowicie dla kutra 15 m stanowi to 40—45% mniej niż przy drewnianej budowie i zużycie wynosi 35—40 m³ drzewa. Poza tym szkielet stalowy jako wytrzymalszy, nie wymaga tak wielkich przekrojów poszczególnych elementów jak drewniany, dzięki czemu zyskujemy na pojemności jak i również wytrzymałości.

Przy seryjnej produkcji kutrów i przy odpowiednim przygotowaniu urządzeń stoczni, można osiągnąć również duże oszczędności w czasie wykonania kutra, wykonywując szablonowo poszczególne elementy stalowe.

Konstrukcję całkowicie metalową w budowie kutrów zastosowała Stocznia Nr 1 w Gdańsku, wykonywując łączenia szkieletu i poszycia szwem spawanym.





Produkcja kutrów stalowych w gdańskiej Stoczni nr. 1.

Sposób fabrykacji opracowany przez Stocznię Nr. 1 umożliwia swobodną budowę dużej nawet serii kutrów metalowych. Zastosowano tu bowiem, jako stanowisko montażowe kutra, obrotnicę o poziomej osi obrotu. Budowa rozpoczyna się od położenia na obrotnicy pokładu, wykonanego z pospawanych blach. W innych miejscach hali montażowej przygotowuje się ramy wręgowe a gdzie indziej łączy się z kilem stewy przednią i tylną. Tak przygotowane części budowlane kutra montuje się na uprzednio położonym pokładzie, a więc naprzód ramy wręgowe a potem stewy z kilem. W pierwszej fazie budowy położenie kutra jest do góry kilem, co ma na celu ułatwienie montażu. Na tak wykonany szkielet naspawa się następnie blachy poszycia, przy czym spawacze pracują w pozycji najdogodniejszej dzięki temu, że po wykonaniu jednego szwu przez obrót obrotnicy zmienia się położenie kutra w stosunku do pracujących. Unika się przez to spawania nad głową jako bardzo męczącego i niepewnego.

Konstrukcja ta oraz jej urzeczywistnienie w podany wyżej sposób jest opłacalna przy budowie seryjnej i możliwa przy odpowiednich urządzeniach jak i dobrym zespole spawaczy. Jest to osiągalne jedynie na dużej stoczni.

Przy wypełnieniu wszystkich warunków koniecznych do tego rodzaju fabrykacji, można skrócić czas wykonania kutra 15 m długości, do 50% czasu potrzebnego dla wykonania kutra drewnianego o tych samych wymiarach. Rozchód materiału jest stosunkowo mniejszy ze względu na mniejszą ilość odpadków niż przy kutrze całkowicie drewnianym. Można być pewnym również korzyści takich jak zwiększenie pojemności, wytrzymałości wiązań i wodoszczelności kadłuba.

Inż. Stefan Schweiger.

MORZE I MY

LEKTURA MORSKA

Podajemy niżej dalszy wykaz wydawnictw, zawierający pozycje pominięte w spisie pierwszym (Żeglarz nr 5, str. 92-4).

Najwięcej pozycyj możemy zanotować w dziale wydawnictw popularyzatorskich, informujących o przeróżnych zagadnieniach z zakresu historii, ekonomii, handlu itd.:

Na uwagę zasługują dwa cykle: Kursu naukowo-informacyjnego o Ziemiach Odzyskanych zorganizowanego w 1945 r. przez Uniwersytet Jagielloński i Akademię Górniczą w Krakowie, wydany przez Polski Związek Zachodni, — oraz broszurki Państwowych Zakładów Wydawnictw Szkolnych serii popularno-naukowej.

Widajewicz J.: **Słowianie Zachodni.** Kraków 1945, str. 12, 1 mapka PZZ (nr 2) zł 12.

Przystępnie podany bilans strat jakie słowiańszczyzna zachodnia poniosła w walce z niemczyzną.

Widajewicz J.: **Związki Pomorza Zachodniego z Polską.** Kraków 1945 str. 22. PZZ (Nr 3) zł 15.—

Krótka, na naukowych podstawach oparta historia walk o Pomorze Zachodnie od Mieszka I do Kongresu Wiedeńskiego (1815).

Szaflarski J.: **Zarys geografii fizycznej Pomorza Zachodniego,** 3 mapki. Kraków 1945, str. 31. PZZ (Nr 7), zł 20.—

Historia ukształtowania terenu Pomorza Zachodniego, oraz podkreślenie jego indywidualnego, z punktu widzenia geografii fizycznej charakteru.

Kutrzebianka A.: **Etnografia polskich grup ludnościowych na Zachodzie — Prusy i Kaszuby.** Kraków 1945, str. 19. PZZ (Nr 9), zł 20.—

Znajomość grup ludności zamieszkującej pobrzeże Bałtyku jest konieczna do zrozumienia polskiego pędu do morza i praw do ziemi.

Spławiński-Lehr T.: **Zagadnienie kaszubskie a plemiona słowiańskie na wschodnim pograniczu Niemiec w wiekach średnich.** Kraków, 1945, str. 15, 1 mapka. PZZ. (Nr 13), zł 20.—

Gdyby pierwszym naszym władcom udało się ustalić panowanie Polski na terenach tak słowiańskich jak Kaszubi i Słowińcy i ogarnąć resztę plemion lechickich aż po Łabę, cały ten obszar byłby wszedł w skład polskiego terytorium językowego i narodowego. Dlaczego tak się nie stało, mówi jasno broszurka.

Jamka R.: **Prusy Wschodnie w dobie prehistorycznej,** 3 mapki. Kraków 1945, str. 15. PZZ. (Nr 16), zł 15.—

Jamka R.: **Pomorze w czasach przedhistorycznych,** 5 mapek. Kraków str. 15. PZZ. (Nr 20), zł 15.—

Krótki przegląd kultury Pomorza (Gdańskiego) i Pomorza Wschodniego (Prus Wschodnich) od epoki kamiennej do okresu wczesnohistorycznego (600—1200 r. po nar. Chr.).

Stopczyk W.: **Znaczenie portów bałtyckich dla Polski.** Kraków 1945, str. 39. PZZ. (Nr 17), zł 19.—

Jedna z pierwszych na materiale statystycznym opartych powojennych prac, zapoznająca z rolą i znaczeniem portów starych i nowych.

Makowski J.: **Polskie wody terytorialne.** Kraków 1945, str. 29. PZZ. (Nr 18), zł 15.—

Na obszernym materiale oparte omówienie prawne najbardziej „newralgicznej" z granic, granicy morskiej.

Konopczyński W.: **Walka z niemczyzną o Bałtyk.** Kraków 1945, str. 26. PZZ. (Nr 24), zł 20.—

Prosto i szczerze podany przebieg walk o Bałtyk od XII wieku po czasy ostatnie. Materiał opracowany rzetelnie i podający wiele faktów, o których nie wolno zapomnieć.

Kondracki J.: **Pomorze.** Warszawa 1946, str. 48. Biblioteka popularno-naukowa PZWS Seria geograficzna. Zł 35.—

Przystępnie podane najważniejsze wiadomości o rzeźbie terenu, wodach, krajobrazie, glebach, klimacie, roślinności i roli człowieka, oraz osadnictwie i przemianach narodowościowych Pomorza. Materiał ilustrowany mapkami i tablicami statystycznymi.

Knauff St.: **Wojna zaczęła się w Gdańsku.** Warszawa 1946, str. 47. PZWS. Seria Ziemie Odzyskane. Zł 22.—

Ciekawy i autentyczny materiał z pierwszych dni września 1939 r. obrazujący obronę placówek polskich w Gdańsku. Obszerna recenzja w „Żeglarzu" Nr 2 z roku 1946.

ORGAN

WYSTAWĘ

Jeżeli w jakiejś szkole lub organizacji młodzieżowej zbierze się kilku chłopców, którzy naprawdę interesują się morzem i wiedzą o nim coś niecoś, bo byli w lecie na kursach PCWM — to przy dobrych chęciach w ciągu kilku miesięcy mogą zorganizować taką WYSTAWĘ MORSKĄ, jakiej w ich mieście jeszcze nigdy nie widziano.

Przyjdą koledzy i dorośli, popatrzą na inteligentnie przygotowane eksponaty, zainteresują się, zrozumieją i już innym uświadomionym wzrokiem spojrzą na sprawy morskie.

A jeżeli w Waszym gronie znajdzie się choć jeden „wygadany" prelegent, który podczas trwania wystawy wygłosi cykl pogadanek, ilustrowanych przy pomocy epidiaskopu o statkach, o portach, o rybołówstwie o flocie wojennej, o książkach marynistycznych itp. czerpiąc materiał z roczników „Żeglarza", „Marynarza Polskiego" lub pism Ligi Morskiej — to sukces Wasz będzie jeszcze pełniejszy.

Oczywiście ukoronowaniem całej imprezy może być „wieczór morski", w którego program włączycie porządne piosenki żeglarskie (patrz nr 6 „Żeglarza"), wiersze poetów — żeglarzy, może nawet recytację fragmentu z uczciwej książki morskiej np. CONRADA. Nie zademonstrujcie tylko przypadkiem „Morowej marynarskiej", lub podobnych pseudo-żeglarskich piosenek, bo byłoby to obniżeniem poziomu całego przedsięwzięcia.

Jeżeli ten projekt przypada Wam do gustu, to nie zwlekajcie! Szybka decyzja, plan pracy i do roboty!

Najpierw musicie znaleźć bazę finansową, bo na materiały, wydawnictwa itp. potrzeba będzie trochę gotówki. Zarazem należy ustalić firmę, pod którą będziecie występować. Najlepiej cały projekt przenieść na teren Koła Młodzieżowego Ligi Morskiej do którego każdy PCWM-iak powinien należeć, zapalić do niego kolegów i zorganizować cały zespół współpracowników. Jeżeli Koła Ligi Morskiej nie ma i nie udaje się go zorganizować, to wystawę można robić pod egidą szkoły, do której uczęszczacie, lub organizacji młodzieżowej, do której należycie (koła OMTUR, ZWM, „Wici", Drużyny harcerskiej itp.)

Druga z kolei sprawa — to plan wystawy. Zaraz o tym pomówimy.

Trzecia — to wykonanie eksponatów. Pamiętajcie — nie święci garnki lepią. Nikt od Was cudów nie wymaga. Trochę czucia w palcach i orientacji w głowie a każdą rzecz da się zrobić. Pamiętajcie, że „Żeglarz" odpowie Wam na wszelkie zapytania, w miarę możności wskaże odpowiednie materiały i poradzi, co i jak zrobić.

Czuję, że tym oświadczeniem ściągnę na moją głowę gromy ze strony zapracowanej Redakcji, ale jeśli przepuści to zdanie, to znaczy, że podpisuje zobowiązanie.

Wreszcie zbliża się finał. Ustawienie wystawy w sali, propaganda, reklama i... otwarcie.

Za zebrane pieniądze możecie sprawić porządną bibliotekę morską dla Waszej świetlicy, wybudować żaglówkę lub urządzić wycieczkę nad morze.

A teraz zastanówmy się, co można pokazać na wystawie morskiej.

ZUJEMY MORSKĄ

Zabrakło by miejsca w tym numerze, gdyby wyliczyć wszystkie możliwości i dać dokładny opis.

Pokrótce przebiegniemy przez 25 eksponatów z rozmaitych dziedzin.

1. Mapa wybrzeża polskiego dużych rozmiarów np. 1 m x 3 m. w skali 1:200.000, z planami portów w skali jeszcze dokładniejszej (jak w 4 (10) i 5 (11) n-rze „Żeglarza", z osiedlami rybackimi, latarniami morskimi itp.

2. Modele poszczególnych portów w skali 1:5000 z miniaturowymi budynkami magazynów (z pudełek od zapałek), makietami dźwigów, wagonów na torach itp.

3. Mapka Atlantyku i mórz europejskich z naniesionymi liniami żeglugowymi GAL-u.

4. Historia rozwoju żeglugi w 10-ciu modelach w jednej skali np. 1:1000 (łódź Wikingów — 20 mm., Queen Elisabeth — 308 mm).

5. Modele polskich statków handlowych w skali np. 1:250 (z „Żeglarza").

6. Modele polskich i obcych okrętów wojennych w jednej skali (z „Marynarza Polskiego" i „Młodzieży Morskiej").

7. Model statków rybackich (z „Żeglarza").

8. Modele jachtów żeglownych w/g książki inż. Czarneckiego „Modelarstwo Szkutnicze".

9. Model stoczni rybackiej w/g 1-go numeru „Żeglarza" z 1946 r.

10. Mapa rozprzestrzenienia placówek sprzedaży ryb morskich (wykaz takich placówek prześle na Waszą prośbę „Centrala Rybna").

11. Wykres przeładunków w portach polskich.

12. Wykres porównawczy tonażu floty handlowej w różnych państwach.

13. Tablice przekrojów i planów statku handlowego.

14. Tablice przekrojów i planów statku rybackiego.

15. Tablice węzłów marynarskich z książki Kuczyńskiego „Jachtowa praktyka morska".

16. Stoisko czasopism morskich.

17. Stoisko książek morskich wydanych po wojnie, ew. także przedwojennych.

18. Tablica ryb poławianych na Bałtyku.

19. Odcinek liny z hakiem na flądry, węgorze, dorsze.

20. Kawał sieci rybackiej.

21. Rysunek włoka i sieci zastawnej.

22. Tablica typów żaglowców.

23. Model boi lub wiechy, umieszczony w akwarium.

24. Wycinki rysunków lub reprodukcji obrazów na tematy morskie.

25. Fotografie morskie, których dostarczą np. znani gdyńscy fotograficy.

Skończmy z tym wyliczaniem. Macie napewno własne pomysły, o których dobrze by było napisać do „Żeglarza" i podać do wiadomości szerszego ogółu.

Podobno Dyrekcja PCWM zastanawia się, czy nie przyznać nagród za najlepiej urządzone wystawy. Oczywiście nagrodzeni zostaliby organizatorzy np. przez przyjęcie na rejs „Zewu Morza", lub wyjazd traulerem na dalekomorskie połowy.

Ostateczna decyzja w tej sprawie będzie zależała od oddźwięku z Waszej strony.

Czekamy na listy.

Kulikowski J.: **Rybołówstwo morskie.** Połowy, przetwórstwo, handel, spożycie. Morski Instytut Rybacki. Gdynia 1947, str. 71, rysunki. Zł.

Książka dobrze i prostym językiem napisana, na naukowych podstawach oparta, niezbędna dla każdego rybaka i przemysłowca — rybaka.

W dziale prac naukowo-informacyjnych mamy do zanotowania parę ważnych pozycji o typie prób monograficznych oraz inne drobne przyczynki:

Grabski J. W.: **200 miast wraca do Polski.** Informator historyczny. Poznań 1947, str. 461. Wydawnictwo Zachodnie. Zł 700.—

Bezcenna praca źródłowa, ilustrowana, zawierająca historię 200 miast, które wróciły do Polski. Niezastąpiony przewodnik po Ziemiach Odzyskanych od Braniewa po Śląsk Opolski.

Lepszy K.: **Dzieje floty polskiej.** Instytut Bałtycki 1947, str. XIV 351, 1 mapka. Prace naukowo-informacyjne. Seria: Sprawy morskie. Zł 520.—

Na nowych metodach historycznych oparta historia polskiej floty. Właściwą treść opracowaną przystępnie poprzedza obszerny wstęp w stylu Van Loona, zapoznający z rozwojem budownictwa okrętowego tych czasów. Książka mówi również o tym, że jest bardzo trudno utrzymać na morzu to, co się zdobyło.

Sarna Z.: **Znamienne cechy stosunków morskich.** Kraków 1945, str. 16. Akad. Handlowa. Zł 40.—

Wykład omawiający sprawy mórz pełnych, przybrzeżnych i przyległych, portów i żeglugi — z punktu widzenia prawa międzynarodowego i krajowego.

Srokowski St.: **Pomorze Zachodnie.** Studia geograficzne, gospodarcze i społeczne. Instytut Bałtycki 1947, str. X 258, mapy, wykresy. Prace informacyjno - naukowe. Seria: Pomorze. Zł 350.—

Przez wybitnego specjalistę jasno omówiona struktura fizyczna Pomorza (granice, geologia, bogactwa mineralne, gleby, ukształtowanie i nawodnienie, pobrzeże i Bałtyk, zalewy, klimat, lasy) ludność (dawniej i dziś) i życie gospodarcze (rolnictwo, przemysł, komunikacja, port szczeciński, Odra).

Zdzitowiecki J.: **Bałtyk. Szkic gospodarczy.** Poznań. Instytut Zachodni 1946, str. 56, liczne tablice statystyczne. Zł 32.—

Po krótkim opisie Bałtyku i jego wodnego zaplecza zapoznaje autor czytelnika z stosunkami gospodarczymi wszystkich państw położonych nad tym morzem.

W zakresie publicystyki można zanotować parę nowych prac omawiających palące zagadnienia:

Kwiatkowski E.: **Polska i jej morze.** Kraków 1947, str. 24. Wykłady o Ziemiach Zachodnich Uniw. Jagiellon. i Akad. Górniczej. Zł 50.—

Na szerokim tle gospodarczych przemian światowych ukazuje wybitny znawca i praktyk dwa wielkie cele przyszłości: Śląsk i Morze! Po przeczytaniu tej książki zrozumiecie dlaczego podaliśmy w wykazie wiele prac omawiających sprawy nieco dalsze niż morskie. Wszystkie one stanowią problem, któremu na imię: polskie sprawy morskie.

Kwiatkowski E.: **Morze jako instrument polityki gospodarczej nowej Polski.** Kraków 1947, str. 5-20. Zeszyt 1 wydawnictw Biura Studiów osadniczo-przesiedleńczych pt. „Morze i Odra". Zł 100.—

Ciągle te same problemy (patrz wyżej) w nieco zwężonym zakresie. Wody śródlądowe, to tylko głębokie cieśniny morskie. Śląsk leży więc w głębi rzeki — fiordu, leży więc nad morzem.

Różański St.: **Przyszłość portów delty Wisły.** Gdynia 1946, str. 28. 6 ryc. Zł 15.—

Referat omawiający plany organizacji portów i miast portowych delty wiślanej. **W. D.**

(Dokończenie w następnym numerze)

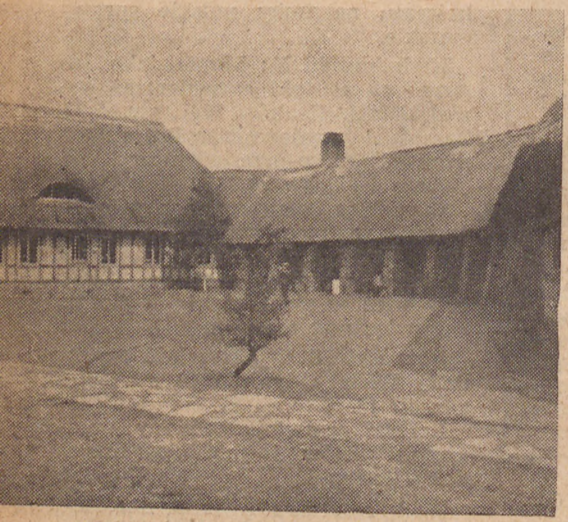
*

Ukazała się ostatnio na rynku księgarskim bardzo ciekawa i pożyteczna książka. Jest nią „METEOROLOGIA DLA MARYNARZY", (wyd. Ustka 1947, cena 360 zł.) napisana przez Cz. Kazubka i W. Zubrzyckiego, dwóch pionierów pracy morskiej zamieszkałych i owocnie działających w małym lecz dzielnym porciku — Ustce. „Meteorologia dla marynarzy" nie tylko zapełnia dotkliwą lukę w morskiej literaturze fachowej, ale dzięki swej przystępności, przejrzystości i prostocie jest pożądanym i cennym podręcznikiem dla każdego, kto chce się żeglarstwu lub pracy na morzu poświęcić. Książkę tę polecamy zainteresowanym Czytelnikom z całym zapałem!

OŚRODEK

... Budynki Ośrodka, niepozorne z oddali, mieszczą się po drugiej stronie rzeki...

... Dopiero znalazłszy się na obszernym, otoczonym podkową zabudowań, dziedzińcu...



Nieduże, trochę zapomniane nadmorskie miasteczko — Łeba — przeżywało latem tego roku wielkie dni: Nigdy chyba nie było tu jeszcze tak gwarno i rojno. Nigdy nie było tak wesoło i beztrosko — nawet za „najlepszych" dawnych czasów, kiedy to Łeba słynęła jako modne kąpielisko morskie, chętnie odwiedzane przez Hansów i Grety. „Niestety", doniedawni mieszkańcy tej mieściny nie mogli czynić tych tak dla nich niezbyt sympatycznych porównań — bo ich tu już nie ma. Nie ma już także szkoły radiotelegrafistów niemieckiego lotnictwa. W pozostałych po niej zabudowaniach mieści się obecnie jeden z największych ośrodków PCWM.

To właśnie chłopcy z PCWM rozruszali i ożywili senne miasteczko. Blisko półtora tysiąca uczestników kursów pracy morskiej przewinęło się w ciągu lata przez Łebę, napełniając śmiechem i radością nie tylko sale i korytarze Ośrodka, ale także wąskie uliczki i gnuśne wody rybackiej Osady.

Budynki Ośrodka, niepozorne z oddali, mieszczą się po drugiej stronie rzeki u skraju lotniska, tuż obok niewielkiej stoczni rybackiej, również pozostającej we władaniu PCWM. Śmiesznie wyglądają z daleka ogromne strzechy krytych słomą dachów, nastrajając obserwatora zrazu lekceważąco i sceptycznie — ot, stodoły!

Dopiero znalazłszy się na obszernym, otoczonym podkową zabudowań dziedzińcu — stwierdza się z miłym rozczarowaniem, że całość wygląda solidnie i ciekawie. Równo przycięta strzecha tworzy wraz z kamiennymi kolumnami zaciszne podsienia. Pojemne wnętrza mieszczą liczne sale sypialne, jadalnię, świetlicę, kuchnię i... kotłownię centralnego ogrzewania. Mieszkania personelu i część pomieszczeń gospodarczych znajdują się w osobnym dużym budynku na prawym przeciwległym brzegu rzeki. Komunikacja bardzo prosta — szalupą wiosłując „na śrubkę".

Na brak sprzętu do szkolenia nie może Ośrodek narzekać. Szalup większych i mniejszych oraz łodzi rybackich jest tu bez liku. Mimo ich ilości — wszystkie pracowały intensywnie przez całe lato.

Przez całe lato nieprzerwanym strumieniem napływały coraz to nowe zastępy uczestników kursów pracy morskiej, by po dwutygodniowym pobycie w Ośrodku, po przejściu zajęć szalupowych i rybackich — odjeżdżać na tydzień zajęć portowych do Centrali PCWM, do Gdyni.

... Każda wachta otrzymuje swoją szalupę...

... Wypływamy na morze...

ŁEBA

A jak wyglądał przeciętny dzień kursanta w łebskim ośrodku?

Opisuje go tak jeden z uczestników:

— „Pobyt był tak urozmaicony, że czas mknął niepostrzeżenie. Rano godz. 6-ta — pobudka, gimnastyka, mycie się, ubieranie i sprzątanie. O 7-ej apel. Naprzeciw masztu ustawia się długi, granatowy szereg wyprężonych chłopców. Uczeń służbowy zdaje raport Komendantowi.

— Do bandery na prawo patrz! — i bandera majestatycznie wpływa na wysoki maszt. Po apelu śniadanie i zbiórka do zajęć. Wachta służbowa do kuchni, reszta wiosłowanie. Każda wachta otrzymuje swoją szalupę. Wypływamy na morze. Trudno idzie wiosłowanie za pierwszym razem, ale każdy chętnie się stara, by wypadło jak najlepiej. Codzień kolejno jedna wachta idzie do rybaczenia. Pod okiem instruktora uczy się zastawiać sieci, haki, uczy się flikować je i klarować. O 12-ej wszyscy wracamy do portu. Przygotowanie do obiadu. Chłopcy biegną nad kanał myć ręce. Zbiórka. Kolejno wachtami podchodzimy po strawę. Obiad smakuje znakomicie — niektórzy repetują.

Po obiedzie zajęcia portowe — roboty linowe, nauka cumowania. O 19-ej kolacja. Ponieważ apel wieczorny dopiero o 20,45 — więc nie tracąc czasu zbieramy się w zacisznym kątku i śpiewamy marynarskie piosenki. Jedną z najbardziej ulubionych na kursie była — „Chłopcy — ahoj!" Tę śpiewaliśmy najczęściej i najlepiej. W soboty wieczorem urządzane były ogniska, na które licznie przybywali koledzy (i koleżanki) z pobliskich obozów wypoczynkowych. I tak biegł dzień za dniem i ani się obejrzeliśmy, jak nadeszła chwila wyjazdu do Gdyni. Ciężko było rozstawać się z Łebą, z którą zżyliśmy się przez dwa tygodnie. Odmaszerowując na dworzec śpiewaliśmy „Na grzbietach fal garbatych". I bardzo byliśmy ciekawi tego, co nas oczekiwało w Gdyni." —

Dziś Łeba jest może cichsza i nudniejsza niż latem. Trudno, takie jest prawo jesieni. Przyjdzie wiosna, czerwiec i znów ożywią się schludne uliczki setkami nowych kursantów PCWM, przybyłych ze wszystkich stron Kraju.

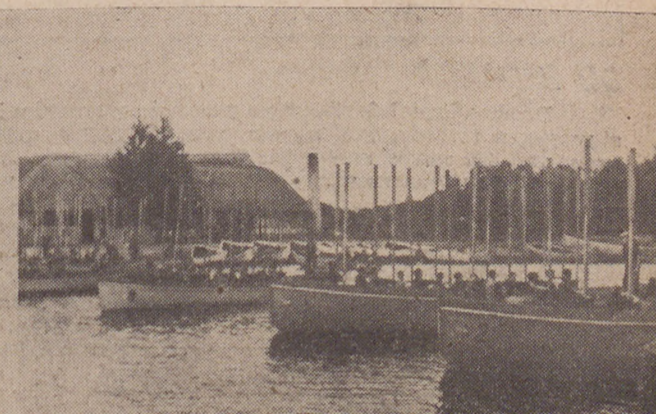
A Ośrodek? Ośrodek czynny jest nadal i pracuje równie intensywnie. Mieści się w nim obecnie Szkoła Jungów. Ale to już zupełnie inna historia.

... Kolejno, wachtami, podchodzimy po strawę...

... Obiad smakuje znakomicie...

... Co dzień kolejno jedna wachta idzie do rybaczenia...

Przyjechał Dyrektor PCWM. Turnus defiluje.



Odpowiedzi Redakcji

W. Zakrzewski, Ostrołęka, J. Jaworowski i S. Rodziewicz, Gdynia. Dziękujemy za miłe listy i cieszymy się, że zrozumieliście cel i założenia organizowanych przez PCWM kursów pracy morskiej. Serdecznie Was pozdrawiamy.

B. Magierski — Warszawa. Interesujące Was dane znajdziecie częściowo w zaprowadzonym od bieżącego numeru „Żeglarza" stałym dziale „Polska Flota Handlowa". Resztę informacji podamy niezadługo w osobnym artykule. Dziękujemy za życzenia.

T. Burek, Kraków. Z reportażu nie skorzystamy. Niemniej dziękujemy za pamięć. Pozdrowienia.

S. Jarosz, ... Część przysłanych urywków ukaże się w następnym „Żeglarzu". Resztę zachowujemy w archiwum Redakcji. Chcielibyśmy utrzymać z Wami kontakt i zobaczyć Was na przyszłorocznych kursach Przodowników Pracy Morskiej. Napiszcie koniecznie co się z Wami dzieje i co porabiacie. Prosi o to red. Jotem. Serdeczne pozdrowienia.

P. S. A gdzie obiecany opis doli i niedoli wyprawy do Dziwnej? Przyślijcie to w ramach konkursu.

W. Gruszczyński, Biała Krakowska. Red. Jotem dziękuje za miłą kartę i za życzenia. Pozdrowienia.

W. Andrzejewski, Łódź. Opowiadanie zatrzymujemy w teczce redakcyjnej. Jesteśmy pewni, że jak zwykle weźmiecie udział w konkursie. Będzie nas cieszyć, jeśli jak zwykle dostaniecie jedną z nagród. Serdecznie Was pozdrawiamy.

B. Nowak, Milicz. Podczas sztormu fale na Bałtyku dochodzą do 5-ciu metrów wysokości i ok. 50-ciu metrów długości.

Z. Frankiewicz, Przysucha pow. Opoczno. Żądane informacje wraz z odpowiednim rysunkiem podamy Wam w następnym, listopadowym numerze „Żeglarza". Opis przyślijcie, przetłumaczymy. Dziękujemy za życzenia. Pozdrowienia.

J. Wasilik, Gdynia. Warunki przyjęcia do P. S. Mor. w roku szkolnym 1948/49 ulegną zmianie. Jakiej — chwilowo nie wiadomo dokładnie, ale prawdopodobnie przyjmowani będą jedynie marynarze i absolwenci Szkoły Jungów, posiadający odpowiedni cenzus. We właściwym czasie zostanie to dokładnie ogłoszone. Do Szkoły Jungów przyjęcia zostały już zakończone, a rok szkolny zaczął się z początkiem października.

Rafał S., Warszawa. Portfel akcji poszczególnych spółek akcyjnych jest otoczony zazwyczaj nimbem tajemniczości. W/g Rocznika Morskiego i Kolonialnego z roku 1938 kapitał obcy (duński) w GAL'u wynosił w tymże roku około 9 procent. Obecnie stosunek ten jest dla nas jeszcze korzystniejszy. Druga rzecz — statki pływają pod banderą kraju, w którym leży port ich rejestracji. Rejsy, o których wspominacie były i są wynikiem dobrze zrozumianego interesu kupieckiego i umów międzyarmatorskich. Jeśli chodzi o uprawnienia kapitanów żeglugi wielkiej i małej, to w/g Dziennika Ustaw brzmią one następująco.

„Kapitan żeglugi wielkiej — ma prawo dowodzić wszelkimi statkami w każdej żegludze.

Kapitan żeglugi małej — ma prawo dowodzić wszelkimi statkami w żegludze małej lub być pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach w każdej żegludze; nie może być tylko starszym pomocnikiem kapitana w żegludze wielkiej".

Jako żeglugę małą rozumiemy rejsy po morzu Bałtyckim oraz Północnym w granicach od 60° szer. geogr. N do linii Dover—Calais. Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Do wszystkich uczestników kursów pracy morskiej

Wzorem roku ubiegłego Redakcja „Żeglarza" ogłasza **KONKURS** na wspomnienie z pobytu na kursach

WARUNKI KONKURSU:

1. W konkursie mogą brać udział wszyscy uczestnicy kursów pracy morskiej.
2. Tematem pracy konkursowej mogą być tylko wspomnienia i przeżycia z wyżej wymienionych kursów.
3. Praca konkursowa nie może przekraczać 2 (dwóch) stron maszynopisu.
4. Prace wraz z dokładnym adresem wysyłającego oraz z podaniem ośrodka i turnusu, w którym uczestnik brał udział — należy nadsyłać najpóźniej do dnia 30 listopada 1947 r. pod adresem: P. C. W. M. Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3, Redakcja „Żeglarza".
5. Wyniki konkursu zostaną podane w styczniowym numerze „Żeglarza".
6. Redakcja „Żeglarza" zastrzega sobie prawo wykorzystania nadesłanych prac, zarówno nagrodzonych jak i nie wyróżnionych.

NAGRODY:

1. Książki o morzu wartości 600 zł oraz roczna bezpłatna prenumerata „Żeglarza".
2. Książki o morzu wartości 400 zł oraz roczna bezpłatna prenumerata „Żeglarza".
3. Książka wartości 300 zł oraz roczna bezpłatna prenumerata „Żeglarza".
4—6 Roczna bezpłatna prenumerata „Żeglarza".
7—10 Półroczna bezpłatna prenumerata „Żeglarza".

OD REDAKCJI

Drodzy Czytelnicy! Już po przerwie wakacyjnej i „Żeglarz" od nowa poczyna do Was docierać. Niestety, z przyczyn technicznych numer wrześniowy nie mógł się w właściwym czasie ukazać i musieliśmy z niego zrezygnować. Za zawód serdecznie Was przepraszamy. Zgodnie z zapowiedzią podaną w n-rze czerwcowym cena za numer podniesiona została do zł 20.—, nie tylko w ulicznej sprzedaży lecz także w prenumeracie. Ponieważ poprzednio administracja informowała, że cena w prenumeracie wynosić będzie 15 zł za numer — wszyscy ci, którzy wpłacili wg. takiego obliczenia — powinni przekazać różnicę. Prenumerata do końca 1947 r. wynosi 60 zł. Od stycznia do czerwca 1948 — 120 zł. Razem zł. 180.— za dziewięć miesięcy (X. 47 — VI. 48).

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny.
W-08071

Druk. Mar. Woj. 10. 47. 10 t. Nr. 590.